Zł 3.—

Żegluga
The navigation



10·II·1920 - X - 10·II·1930

C. Ciechanowski.

Nr. 2-3

luty-marzec
1930

Stocznia Gdyńska

Sp. Akcyjna - Telefon 13-12

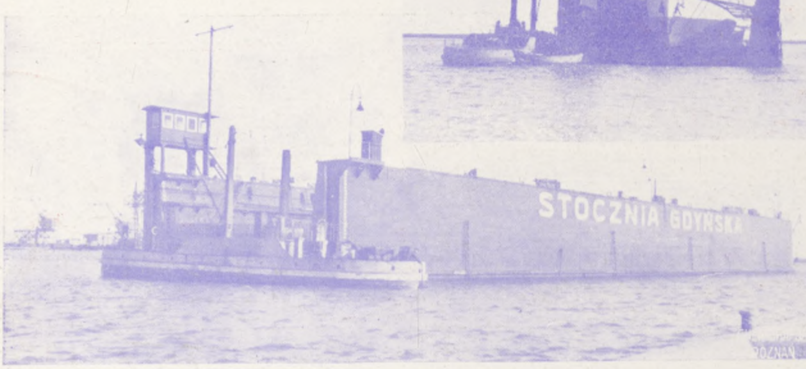
wykonuje reparacje okrętów, łodzi, kutrów, maszyn, motorów, konstrukcje żelazne, odlewy każdego rodzaju (jedyna odlewnia w Gdyni).
Warsztat pływający z instalacją pneumatyczną.
Dźwig pływający 50 80 ton.

Ceny konkurencyjne, niższe od zagranicznych

Statek P. P. „Żeglugi Polskiej“ „GDYNIA“ — w doku pływającym Stoczni Gdyńskiej.

Steamer of the State's Concern „Żegluga Polska“ — „GDYNIA“ in floating Dock of „Stocznia Gdyńska“





Dok pływający „Stoczni Gdyńskiej“

Floating Dock of „Stocznia Gdyńska“

Repair Workshop for ships of all kinds and sizes, including fishing craft, also for engines, machinery, etc.
Structural iron work. The only iron and metal foundry at Gdynia.
Repair Shop with compressed-air plant.
Flaating crane: Hoisting capacity from 50 to 80 tons.

Moderate charges, cheaper than abroad.

Stocznia Gdyńska

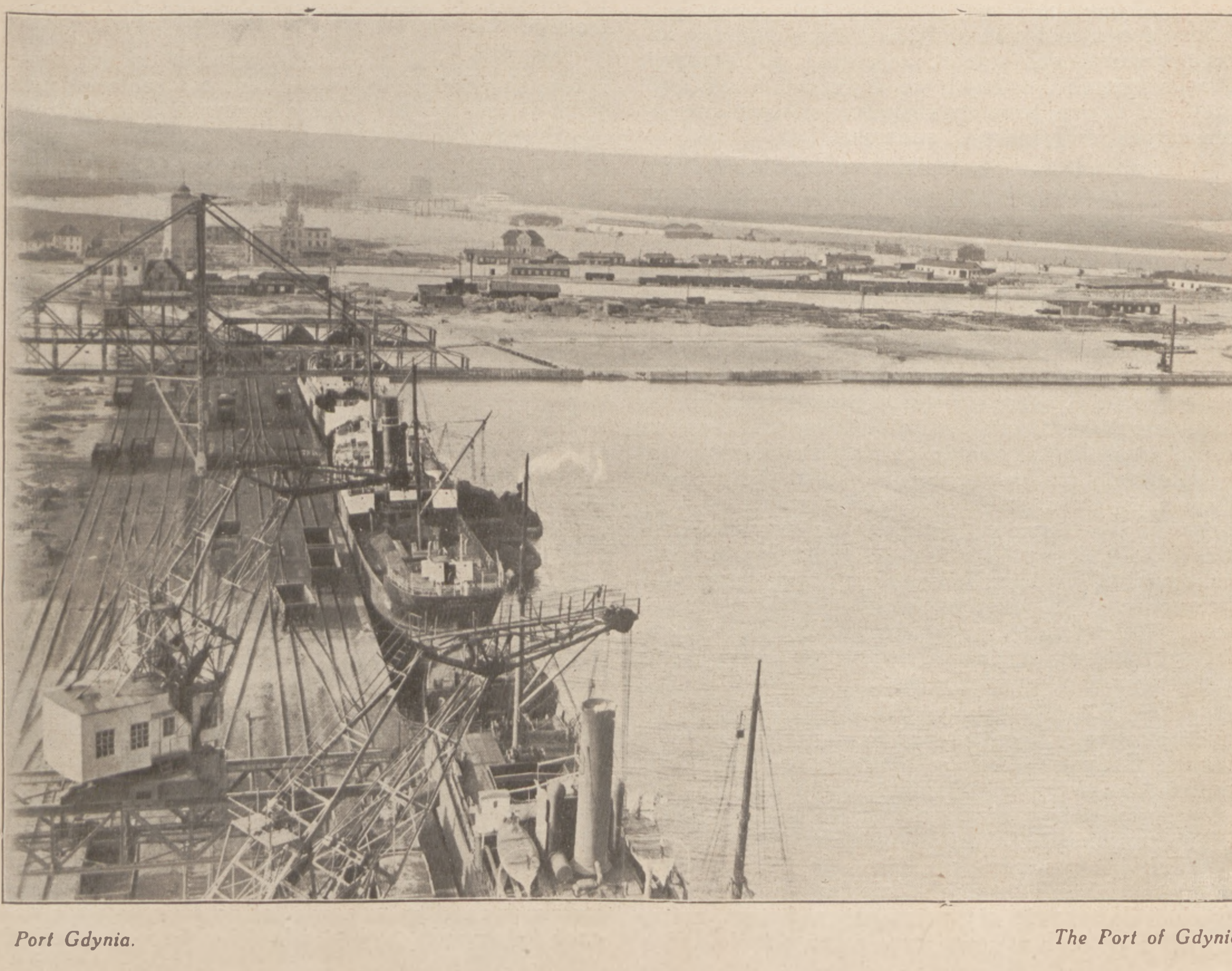
Co. Ltd. - Phone 13-12

C. Ciechanowski

ŻEGLUGA
THE NAVIGATION

CZASOPISMO MORSKIE I GOSPODARCZE
A MONTHLY RECORD OF POLISH COMMERCE BY SEA

ROK 4 GDYNIA, GDAŃSK, WARSZAWA, POZNAŃ, KATOWICE, LUTY-MARZEC 1930 NR. 2-3



Port Gdynia. *The Port of Gdynia.*

DZIESIĘĆ LAT PRACY POLSKI NA MORZU.

Poniższy artykuł jest treścią przemówienia p. F. Rostkowskiego na akademji urządzonej staraniem Ligi Morskiej i Rzecznej w Gdańsku, w dniu 10-lecia powrotu Polski nad morze. Zagadnienia polskiej polityki morskiej nie dadzą się obecnie wtłoczyć w kilka zdań, to są problemy, których rzeczowe ujęcie wymaga poważnego nakładu pracy i to ludzi z niemi zżytych. Autor niniejszego artykułu żył rozwojem naszych dążności na morzu, w ciągu tego dziesiątka lat ubiegłego, zatem do zabierania głosu w obecnej chwili jest jaknajbardziej powołanym. Niechaj głos Jego będzie dla polskiego społeczeństwa zachętą do dalszej realnej pracy na morzu. Redakcja.

Życie dzisiejszych pokoleń tak starszych jak i młodszych, jest bogate w wzruszające i szczególnie doniosłe chwile. Przeżyliśmy szereg wielkich chwil, szereg doniosłych zdarzeń ogólnoludzkich. Zdarzenia te bywały jak pozytywne — radosne, tak i żałobne — negatywne. Mało co jednak w życiu naszem może się równać z chwilą objęcia przez Rzeczpospolitę skrawka morskiego.

Nie będę sięgał do kart historji, nie będę przypominał naszych świętych praw do morza bałtyckiego, 1000 klm wybrzeża, które należało ongiś do Polski. Na 1000 klm, bo od ujścia Narwy aż po ujście Łaby, ciągnął się brzeg Polski, ciągnęła się granica Rzeczypospolitej, łącząca ją z resztą świata. Nie będę też przypominał ani smutnych, ani pełnych chwały chwil, któremi znaczona jest historja naszych dziejów nad Bałtykiem. Nie wspomnę również o wielkich mężach stanu, o wielkich królach naszych, którzy z wyżyn swoich urzędów i tronu umieli w nawale niezliczonych wprost zagadnień politycznych, ekonomicznych i ustrojowych dojrzeć i docenić zagadnienia morza, temu zagadnieniu poświęcić swe jasne umysły, swą energję i zdolności.

Te nieraz istotnie genjalne w założeniu swem pomysły nie wydały trwałego dzieła. Pociągnięcia naszych mądrych królów i ich wielkich mężów stanu pozostawiły po sobie tylko tu i owdzie do dziś istniejące ślady, ale nie były zdolne oprzeć się burzom i wstrząsom historycznym oraz nie zdołały uchronić od upadku dawnej Rzeczypospolitej Polskiej.

Stało się to dlatego, że wysiłki te nosiły charakter sporadyczny. Nie były wyrazem dojrzałej idei, nie były uszeregowane i związane jedną myślą, jednem dążeniem, świadomem celu, do którego Państwo na morzu dążyć było powinno. Ze śmiercią Króla, który sprawom morskim chętnie dawał ucho, lub z upadkiem męża stanu, który do tych spraw wielką wagę przywiązywał, ustawała polska praca morska. Urywała się nić wysiłków, a to, co zostało zapoczątkowane, ginęło nierozwijane, niewspierane, porzucone. Ogół polski tych rzeczy wtedy nie rozumiał. Wolał walczyć na koniu z szablą w ręku. Wolał zapędzać się w dzikie pola, aż po Krym, a nie chciał słyszeć o pracy na morzu.

Dlatego też po tych nieraz wielkich i kosztownych wysiłkach pozostały tylko tu i owdzie ślady i tylko ślady. Polska myśl państwowo-twórcza nie pozostawiła tu po sobie dzieła wiekopomnego; dzieła, któreby świadczyć mogło o tem, że myśl o morzu i jego zrozumienie już wtedy były doceniane.

Jak już powiedziałem, nie będę dzisiaj rozpamiętywał historji naszych dziejów przedrozbiorowych. Zastanowię się natomiast nad tem, cośmy wspólnie przeżyli w nowej erze naszego życia.

Ten nowy rozdział naszych dziejów rozpoczął się z chwilą wyruszenia w dniu 6. 8. 1914 r. pierwszych legjonów Piłsudskiego. Okres ten będzie trwał nieprzerwalnie aż do końca dziejów świata. Na każdej stronie księgi dziejów ludzkości złotemi zgłoskami wpisane zostaną dzieje żywego, rosnącego w potęgę i znaczenie, Państwa i Narodu Polskiego.

Spełniając rozkaz Naczelnego Wodza, wojska nasze już w połowie stycznia 1920 r. zaczęły się posuwać na północny-zachód, obejmując stopniowo ziemie dzisiejszego województwa pomorskiego. Mglisty i dżdżysty dzień 10 lutego był dniem przyjścia oddziałów do Pucka. Tam nasi żołnierze poraz pierwszy ujrzeli morze. W kilka dni później całe wybrzeże wielkiego morza, jak popularnie dziś mówimy, aż po ujście Piaśnicy było w naszem posiadaniu.

Zajęciu przez nas tego małego skrawka wybrzeża morskiego towarzyszył w Polsce ogólny entuzjazm i zainteresowanie.

Cóż jednak dla nas wynikło z tego zajęcia jako dla Państwa bezpośrednio? Nie pomniejszam radosnego i pełnego głębokiego znaczenia moralnego faktu powrotu nad morze Białego Orła, a pod jego skrzydła ludności, która przez przeszło półtora stulecia potrafiła zachować odrębność i wiarę swoją językową. Powrót zatem Ziemi Kaszubskiej do Polski był wielkiem zwycięstwem moralnem; tem większem, że było to zwycięstwo sprawiedliwości, a nie siły bezpośrednio.

W huraganie wydarzeń wielkich zajęcie wybrzeża skupiło na sobie uwagę naszego społeczeństwa tylko na czas krótki. Trzeba to wyraźnie powiedzieć, nie zdawaliśmy sobie sprawy z tego, jakie obowiązki na nas wraz z objęciem Pomorza spadły. Nie rozumieliśmy również i całej korzyści posiadania tego wolnego, niczem nieskrępowanego dostępu do morza. Ci, co będą opisywali dzieje nowożytnej Polski, nie przejdą nad tem do porządku dziennego. Zanotują oni, że w ciągu szeregu lat zagadnienie morza, jako problemat, który waży nad całem życiem państwowem, nie był rozumiany i nie był doceniany.

Wszyscy mamy jeszcze świeżo w pamięci tragiczne chwile, które przeżyła Polska podczas nawały bolszewickiej. Wtedy to niedostatecznie silna nasza postawa na morzu i brak przygotowania nieomal że nie spowodowały tragicznego zakończenia wojny, którą nam narzucili bolszewicy.

Grono ludzi dobrej woli, rozumiejących wagę i znaczenie morza, już za czasów okupacji niemieckiej założyło stowarzyszenie pod nazwą „Bandera Polska". Potem nazwa ta została zmieniona na „Ligę Żeglugi Polskiej", a ostatnio na „Ligę Morską i Rzeczną". Celem tego stowarzyszenia jest propagowanie spraw morskich, uświadamianie ogółu polskiego w tym względzie. Pracę swoją podjęło to stowarzyszenie w czasie i warunkach niezmiernie trudnych. Mówienie o morzu było wołaniem na puszczy. Ani ówczesne rządy, ani też sejm suwerenny i drugi sejm Rzeczypospolitej nie okazywały zrozumienia. Okres odbudowy państwa, okres walki o ustalenie granic i ostateczne zjednoczenie ziem polskich, nie sprzyjał, rzecz naturalna, rozpoczęciu pracy nad morzem. Jednak zwłoka tych kilku zaledwie lat daje się boleśnie odczuć i stworzyła szereg trudności. Nie mogą one być

dotychczas pokonane zupełnie. Jeszcze zbyt dużo towarów idzie do Polski i wychodzi z Polski przez porty obce, wiele zarobków, dzięki niedostatecznej organizacji naszego handlu, uchodzi z Polski i w wielu dziedzinach nie zdołaliśmy się wyzwolić od obcego pośrednictwa. Pośrednictwo zaś w handlu — to zależność.

Lata upłynęły, póki sprawa morza dojrzała w Polsce na tyle, że można o niej było mówić jak o sprawie wielkiej, od której dobrobyt i sam byt Państwa zależą. Dziś już nie trzeba dzieciom tego tłumaczyć, czego jeszcze przed 7—8 laty nie rozumieli w Polsce nietylko dorośli, ale posłowie — senatorowie i mężowie stanu.

W kłębku zagadnień morskich zarysowało się szereg głównych kierunków pracy, które wykonać musimy.

Na pierwszem miejscu stoi zagadnienie wykorzystania Gdańska, jako dawnego, dobrze rozwiniętego i dobre tradycje kupieckie posiadającego miasta i portu odwiecznie polskiego. Polskiego nie tyle w sensie mowy zamieszkałej ludności, a polskiego w sensie jego naturalnej przynależności do dorzecza Wisły, Narwi i Buga, tych 3 najważniejszych rzek polskich.

Zaćmienie umysłowe, podsycane tanią demagogją, a karmione z obcej szkatuły pieniężnej coraz słabnie na sile. Już prawdziwy Gdańszczanin, prawdziwy gdański kupiec, rzemieślnik, robotnik i przemysłowiec rozumieją jakie możliwości rozwojowe odzyskał znów Gdańsk z chwilą zespolenia go z jego naturalnem zapleczem, zapleczem politycznem, i gospodarczem naraz. Już niezależni od strony trzeciej Gdańszczanie widzą, że tak nie jest, że opieka Białego Orła rozpoczęła sobą nowy, nieznany u sąsiadów rozwój handlowy ich miasta, że znamionuje sobą panowanie wolności i równości, a żąda się jedynie rzetelnej, lojalnej i uczciwej pracy. Pracy tej żądać tem bardziej mamy prawo, gdyż przynosimy ze sobą tak niespodziewane i tak szerokie możliwości rozwojowe. Zgodną pracą twórczą, napełnione współżycie Polski i Gdańska jest najwyższym triumfem prawa i sprawiedliwości, najlepszą rękojmią trwałego i potężnego rozrostu miasta i portu gdańskiego. Dlatego też, mówiąc o zagadnieniu morskiem, należy jako punkt pierwszy rozwiązać sprawę należytego i możliwie najpełniejszego wykorzystania portu gdańskiego i miasta. Przez ten wylot powinniśmy skierować nasz handel zamorski, który w bardzo znacznej części idzie dotychczas jeszcze przez porty obce. Ściągnięcie tego handlu na Gdańsk jest naszem prawem, nakazem polskiej racji stanu i leży oczywiście w intresie tego miasta.

Nieraz dają się słyszeć głosy, a zwłaszcza na łamach prasy niepolskiej, że Polska, budując Gdynię, ujmę przynosi Gdańskowi. Ci co tak mówią lub piszą działają w złej wierze, albo też nie rozumieją sprawy w której głos zabierają. Istotnie, rozbudowa Gdyni i Gdańska idą równolegle. Rozbudowy Gdańska Polska nigdy nie tamowała. Byłoby to nie politycznie, świadczyć by to mogło tylko o małem zrozumieniu ze strony Polski znaczenia i wagi Gdańska dla rozwoju jej życia gospodarczego. Do rozpoczęcia budowy portu w Gdyni skłoniły nas powody, które są aż nazbyt dobrze znane każdemu z Polaków, aż nazbyt dobrze rozumiane, abyśmy potrzebowali je powtarzać. Pozatem sam Gdańsk przez swoją zdecydowanie wrogą postawę w pierwszych latach istnienia Wolnego Miasta przyspieszył znakomicie dojrzewanie w Polsce idei o konieczności pobudowania własnego portu na własnej ziemi. Kiedy te sprawy wchodziły w fazę rozstrzygającą i kiedy ówczesny Minister Skarbu nie chciał się zdecydować na podpisanie umowy i wyasygnowanie pieniędzy na budowę portu gdyńskiego — jednym z argumentów, które go przekonały, był ten, że nie możemy przecież dopuścić powtórzenia wypadków z roku 1920-go i nie możemy oddychać jednem płucem na świat szeroki przez otwór, klucz od którego jest w obcem nam ręku.

Dziś te stosunki już uległy zasadniczej zmianie. Prawdziwy Gdańszczanin zrozumiał skąd do niego



Statek P. P. „Żeglugi Polskiej" — „Gdynia" — w doku pływającym Stoczni Gdyńskiej.
Steamer of the State's Concern „Żegluga Polska" — „Gdynia" — in floating Dock of Stocznia Gdyńska.

płyną bogactwa i kto je mu daje. Nieraz słyszymy i czytamy o wystąpieniach gdańskich kupców, którzy żądają obrony ich interesów przed konkurencją portów sąsiednich. To jest myśl ważna, oparta całkowicie o gdańską rację stanu, o zrozumienie, że naturalnem przeznaczeniem Gdańska jest obsługiwanie polskiego zaplecza.

Na czele więc naszych żądań morskich leży całkowite wykorzystanie Gdańska, wzbogacenie go nietylko swemi pieniędzmi, ale i ściągnięcie i osadzenie tu naszych kupców; związanie ich tą drogą z morzem; umożliwienie im w ten sposób prowadzenia handlu bezpośredniego. Gdańsk stać się może miastem o miljonie mieszkańców. Lecz przybyszów obcych, pochodzących z krajów, których porty są naturalnymi konkurentami Wolnego Miasta — Gdańskowi nie potrzeba. Dopiero wtedy rozkwit Gdańska będzie pełny, kiedy polski kupiec przestanie całkowicie korzystać z tak uprzejmych, a jakże przebiegłych, pośredników w portach obcych, a wszystkie swoje sprawy, które obecnie gdzieindziej załatwia, skoncentruje w Gdańsku; kiedy kupiec czeski wyrzeknie się tych portów, które mu z powodzeniem może zastąpić Gdańsk; kiedy Rumunja swój handel z Północną Europą też przez te wrota skieruje; kiedy nareszcie nasz olbrzymi sąsiad wschodni zacznie pracować nad odbudową swego zniszczonego gospodarstwa i wykorzysta Gdańsk jako naturalny tranzytowy port dla swoich bezkresnych przebogatych połaci południowych.

Jest dziś już coś potężnego w słowie Gdynia. Nowa ta nazwa zyskała już tak szeroki rozgłos w Polsce, że bodaj niema ani jednego dziecka w naszym kraju, któreby nie wiedziało co jest Gdynia. Mało tego, zagranica nas prawie nie zna. Ignorancja ludzi Zachodu jest pod tym względem tak wielką, że nawet bardzo inteligentni ludzie nie zdają tam sobie nawet w przybliżeniu sprawy z tego, co jest Polska, ile ma mieszkańców, jakie miasta, jaki obszar. Gdynię zna tam natomiast każdy kupiec, każdy przemysłowiec, bodaj nawet każdy inteligentniejszy obywatel. Dlatego też z tem słowem „Gdynia" związane jest już teraz pewne pojęcie o sile, o wielkiej pracy, o dzielności i rozmachu Polaków naszej doby.

Ci z pośród naszych wrogów, którzy jeszcze tak niedawno wyśmiewali się z Gdyni, dziś stają w zdumieniu przed wielkiem dziełem, które już się zarysowało w swoich potężnych kształtach. Kiedy my sami odwiedzamy Gdynię serce nam rośnie, otucha i pewność przyszłości w nas wstępują. Lecz nie od razu przystąpiono do budowy wielkiej Gdyni, nie odrazu dojrzała myśl o konieczności budowy wielkiego morskiego portu w tem miejscu.

Rok 1921 był rokiem, w którym pierwsze pale przyszłego portu morskiego młodej Rzeczypospolitej zostały wbite w dno naszego morza. Pamiętamy jednak wszyscy te powojenne czasy, kiedy wartość pieniądza malała z dnia na dzień. Wszystko to, co Państwo mogło w swoim budżecie przeznaczyć na rok dla Gdyni, malało tak prędko, że za całomiesięczny budżet można było wbić w końcu roku tylko jeden pal. Nic też dziwnego, że rozpoczęta w tych warunkach budowa nie posuwała się dość prędko. W tych warunkach brakło nam odwagi do postawienia wielkich planów, do przystąpienia z należytą energją do wykonania budowy prawdziwie wielkiego portu morskiego. To też przez pierwsze 3 lata budowa szła ospale. Robiono w ciągu roku tyle, co ostatnio się robi w ciągu tygodnia lub dwóch.

Dopiero wprowadzenie w Polsce złotego i koniec inflacji, która trawiła nasz organizm państwowy i zjadała żywe siły narodu, pozwoliło na rozpoczęcie robót na szeroką skalę i w tempie szybszem. Każdy krok stawiany w Gdyni dodawał nam otuchy, zjednywał nowych sprzymierzeńców dla spraw morskich w Polsce, umacniał wszystkich w przekonaniu, że tu nad morzem należy nam skupić największy wysiłek, należy nam rzucić najwięcej atutów, bo w grę wchodzą też największe rezultaty. Tu mogą być zdobyte największe wygrane.

Tak też się stało. Dojrzała myśl morska. Dojrzała przez samą siłę faktów, podsycana, karmiona i rozszerzana. Niema takiej ofiary, niema takiej kwoty pieniężnej, której by dla Gdyni odmówił obecnie polski minister skarbu. Tempo budowy portu zostało też uzależnione tylko od sprawności i możliwości technicznej, które stoją nam do dyspozycji. Tem się też tłumaczy, że rozwój portu i powstanie miasta idą prawdziwie po amerykańsku.

Już mówiłem i raz jeszcze podkreślam, że Gdynia nie jest niebezpieczeństwem dla Gdańska. Wprost przeciwnie jest jego uzupełnieniem. Daje nam przytem Gdynia gwarancję, że nie na jednej nodze nad morzem stać będziemy, tylko na dwóch; że nie jedną rękę za morze wyciągać będziemy, ale naraz dwie; że nie jednem okiem horyzont nasz obserwować będziemy, lecz dwoma. Daje to nam, razem wziąwszy, pewność i gwarancję, że nie jesteśmy jako państwo na łasce i niełasce tego miasta, od bram którego kluczy nie posiadamy. Pewność zaś niezależności jest najlepszą podstawą dla zgodnej, harmonijnej i niezależnej współpracy przyjaciół. Tej niezależnej współpracy Gdańskowi nie odmawiamy. Owszem, dopomagamy mu do tego, ażeby ściągał do siebie nietylko towary polskie, lecz czeskie, rumuńskie, rosyjskie i wszelkie inne, które mogą być tu przeładowane dla dalszego transportowania kolejami lub drogami wodnemi. Jasnem wszak jest, że Gdynia i Gdańsk to dwie ręce jednego organizmu gospodarczego. To są dwaj sojusznicy, którzy się nawzajem uzupełniają, a których nic nie dzieli, lecz wszystko łączy. Tak więc z rozrostem Polski, ze wzbogaceniem się naszego kraju, z rozwojem i uniezależnianiem się naszego handlu, pójdzie w parze rozbudowa Gdyni i dalszy świetny rozwój Gdańska.

Jako kwestja trzecia w łańcuchu naszych zagadnień morskich stoi sprawa Pomorza. Przyszliśmy na pusty, niemal dziki brzeg morski. Biedna, mało urodzajna gleba nie stanowi podstawy dla wyżywienia, dobrobytu i rozrostu ludności. Wybrzeże nasze wyglądało prawie tak samo, jakiem go pozostawili nasi dziadowie przed półtora stuleciem. Drobne i biedne osady rybackie. Kilka małych miasteczek, nie posiadających zgoła żadnego znaczenia. Prawie zupełny brak jakiegokolwiek przemysłu — to prawdziwy obraz naszego pasma nadmorskiego do niedawna.

Już poprzednio wspomniałem, że 70-kilometrowy brzeg nasz nie stoi w żadnej proporcji do wielkości naszego kraju, do jego naturalnych bogactw i możliwości rozwojowych. Nie jest to również to, do czegobyśmy mogli na podstawie praw historycznych rościć pretensje. Musimy więc ten skrawek wybrzeża tak urządzić i rozgospodarować, aby nam chociaż jako tako wystarczyć mógł. Zrozumiałe to samo przez się zadanie pociągnie za sobą konieczność rozwoju i rozbudowy miast i miasteczek; konieczność pobudowania nowych dróg; konieczność stworzenia tu, przy naszej bramie wypadowej na świat, potężnego

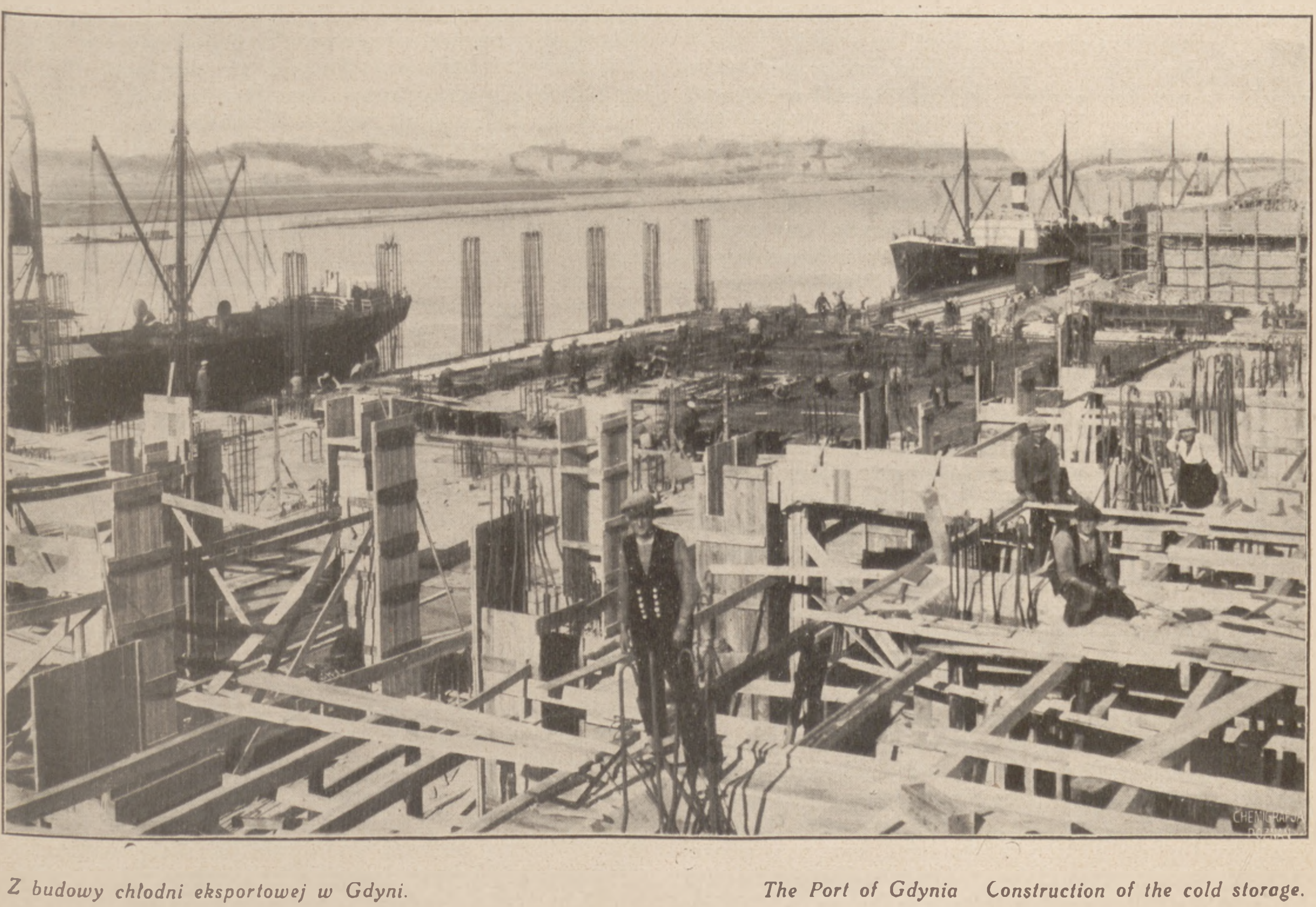
przemysłu, któryby, korzystając z surowców krajowych i przerabiając je, był zdolny wywozić wytwory swe za morze. Tak samo sprowadzane z zagranicy surowce muszą znaleźć fabryki i zakłady przetwórcze, któreby dawały krajowi naszemu już gotowe, uszlachetnione produkty.

Widzimy, że ten proces już się rozpoczął. Łuszczarnia ryżu już od 2 lat zaopatruje całą Polskę w ryż; nie koniec na tem, eksportuje ona łuszczony ryż do krajów nadbałtyckich i skandynawskich, a mało który Anglik, jedząc ryż w Londynie lub Liverpoolu, podejrzewa, że ryż ten, jakkolwiek wyrósł w dalekiej Indji, to trafił do Anglji z Polski, gdyż w Gdyni został przetarty w łuszczarni. Anglik ten, konsumując ryż, importowany do Anglji z Polski, zapłacił już nam i za jego łuszczenie i za przewóz z Gdyni do Londynu. To samo dałoby się powiedzieć i w stosunku do chłodni portowej oraz 2-ch olejarni. Tego rodzaju przemysł najrozmaitszych rodzajów powinien na naszem wybrzeżu powstać. Służyć on będzie dla wzbogacenia nietylko tej dzielnicy i jego ludności, ale zarazem całej Polski.

Nie upłynie nawet 10 lat, a będą podchodzić z morza statki nie do pustego wybrzeża, a do brzegu, nad którym dymy kominów i wielkie zakłady przemysłowe będą widoczne już hen z daleka, z morza otwartego, na kilka godzin przed wejściem do portu. Nie jest to fantazja wizjonera. Przecież jeśli komukolwiek z nas jeszcze 5 lat temu powiedzianoby, że w dziesiątym roku istnienia Rzeczypospolitej Gdynia przeładuje 3 milj. ton towaru i będzie liczyła 35 tys. mieszkańców, każdy z nas tego mówiącego uważałby za marzyciela, za człowieka nierealnego, mówiącego o rzeczach zgoła niemożliwych i niewykonalnych. Widzimy jednak dziś, że przy zgodnej pracy i należytym wysiłku potrafimy urzeczywistnić to, co nam samym wydawać się nieraz może niemożliwem i zbyt śmiałem.

Tu zatem, na wybrzeżu, puls życia Polski będzie bił najsilniej, tu będzie się zbierała i będzie stąd promieniowała energja, twórczość, tężyzna i pracowitość polska. Będzie to, gospodarczo biorąc, normalnem i zdrowem; psychologicznie biorąc, świadectwem wobec całego świata, że tutaj tętni życie wielkiego narodu i państwa, że zamknąć tego otworu na świat nie może żadna siła, że żaden wzgląd nie może losów odmienić, bo w przeciwnym razie w organiźmie światowym zabraknie tak niezbędnego i tak czynnego członka, jakiem się stało państwo polskie, że bez swo*bodnego i niczem nieskrępowanego, a w całej pełni wykorzystanego przez Polskę dostępu do morza, nie może bez najgłębszego wstrząsu gospodarczego istnieć Europa.* Wtedy już będziemy pewni swego jutra i będziemy mogli z tym większym zapałem i z tem większą wiarą w swoją przyszłość pracować i zwiększać swój dobrobyt, swój udział w światowej wymianie dóbr, tworzonych ręką polskiego robotnika, wysiłkiem polskiego przemysłowca, genjuszem polskiego inżyniera i uczonego.

Najwspanialszy rozwój naszego wybrzeża, najpełniejsza i najbardziej nowocześnie zakrojona rozbudowa przemysłu na Pomorzu, nic nam jeszcze nie dadzą, jeżeli jednocześnie i równorzędnie nie rozbudujemy naszej floty handlowej. Cóżby nam przyszło z tego, jeżeli potrafilibyśmy to wszystko stworzyć, a nie mielibyśmy możności na własnym statku pod własną flagą odstawić własną wytwórczość do naszego odbiorcy. Między nami, a naszymi odbior-



Z budowy chłodni eksportowej w Gdyni. *The Port of Gdynia Construction of the cold storage.*

cami, między nami a naszymi dostawcami stanąłby znów pośrednik, który wszystkie korzyści nam by odebrał.

Jeżeli jednak tworzenie nowych warsztatów pracy wewnątrz kraju jest dziełem trudnem, wymagającem wielkiego wysiłku, wielkiej umiejętności, rozumu, ostrożności i odwagi zarazem, o ileż bardziej trudnem jest tworzenie floty handlowej. Wszystko to, co jest wewnątrz kraju, a co jeszcze jest małe, młode i słabe może być otoczone najtroskliwszą opieką Rządu i społeczeństwa, może korzystać z ich pomocy. Marynarka handlowa jest zawsze poza granicami kraju. Na szerokich rozstajnych drogach oceanów musi ona walczyć zawsze i wszędzie z przemożną konkurencja obcych flot, potężnych, doświadczonych i bogatych. Nie możemy jednak ustąpić przed temi trudnościami. W obliczu ich muszą sobie podać ręce Rząd i społeczeństwo przemysłowiec i kupiec, robotnik i fabrykant. Tylko zgodny wysiłek i tylko wytężona, ostrożna a odważna współpraca tych wszystkich może dać nam dobre wyniki. Od szeregu lat rozwijamy też ten nowy, nieznany w dziejach polskich dział przemysłu. Coraz to nowe statki wchodza pod banderę polska coraz to większa umiejętność zdobywamy w tej dziedzinie, coraz to większe rezultaty możemy zapisywać na swoje dobro. Jesteśmy tu przy początku. Zaledwie kilka procent naszej wymiany towarowej idzie na statkach polskich, musimy dążyć do znacznie większego udziału naszych statków w polskim obrocie towarowym; musimy dopiąć tego, ażeby nasza flota handlowa obsługiwała też i inne państwa, tak samo jak my jesteśmy obsługiwani przez flagi obce. Nie tylko Polska przeżywa ciężkie lata pod względem gospodarczym. Kryzysy po wojnie jeszcze nie ustały, nawiedzają one państwa najbardziej bogate, najmniej przez wojnę dotknięte. Nic też dziwnego, że nam dają się najbardziej we znaki. I właśnie flota handlowa, a nie co inne, może nam tutaj przyjść z potężną pomocą. Bilans handlowy Anglji jest stale ujemny, łata ona jednak swój bilans płatniczy stale dochodami ze swojej floty handlowej. Niedobory bilansowe tą drogą pokrywa ze znaczną nadwyżką. Norwegowie — ten klasyczny naród marynarzy, rozumie również wartość pracy na morzu. Posiada to państwo 3 300 000 ton statków handlowych, które w r. 1929 dały w przybliżeniu 400 000 000 koron frachtów brutto. Oczywiście, że poważny odsetek tej olbrzymiej kwoty pozostał za granicą, niemniej jednak znaczne sumy wpłynęły do kraju i zasiliły jego gospodarstwo. Musimy iść tą samą drogą. Flota handlowa nie daje nigdy wielkich bezpośrednich dochodów. Państwo jednak ciągnie z istnienia handlowej floty olbrzymie korzyści ukryte, olbrzymie dochody pośrednie. Pieniadze za węgiel, za smary i za przewóz na statkach, opłata załóg pozostają w kraju, względnie napływają do kraju, zamiast uchodzić z niego. Możliwości nasze w tym względzie też nie są małe. Wzrastają one razem z wrostem i rozwojem gospodarczym naszego państwa.

Po przykłady sięgać daleko nie potrzebujemy. Wykupiona przed rokiem z rąk angielskich linja do Londynu i Liverpolu już dzisiaj ma za dużo ładunków z Polski i nie zawsze może przyjąć każdy ładunek, który z Polski wychodzi do Angji. Już po roku istnienia stoimy przed faktem konieczności uzupełnienia tej linji nowemi statkami. Jeżeliby Żegluga Polska mogła mieć dwa razy więcej statków, to nie sprawiłoby to kłopotu Dyrekcji, gdyż ładunki dla tych statków znalazłyby się. Widzimy więc, że ostrożne, świadome, celowe, a odważne kroki i na morzu umiemy stawiać. Walka z obcą konkurencją jest tu jednak tak ostra i tak bezwzględna, że wymaga od nas największej czujności, największego wysiłku i najzgodniejszego współdziałania wszystkich. Zaczęliśmy od małego, przejść musimy do linji większych, związać musimy Polskę za pomocą własnych linij z głównymi krajami odbiorczymi, z głównymi naszymi dostawcami. Niedalekie już są czasy, kiedy statki polskie będą się ukazywały nietylko w licznych portach Europy, ale i za oceanem. Niedalekie są czasy, kiedy flagę polską ujrzeć można będzie w głównych portach Japonji i Chin.

Tylko silnie rozbudowana flota handlowa, tylko dobrze i oszczędnie prowadzona żegluga da nam całą pełnię niezależności gospodarczej, stworzy dla nas warunki równej konkurencji z innemi państwami na światowych rynkach wymiany towarów. A wszyscy rozumiemy, że tylko pełnia niezależności gospodarczej gwarantuje pełnię niezależności politycznej.

Podziwiamy nieraz bogactwo innych państw i narodów, zamożność ich obywateli, taniość produktów, które uważamy u siebie za największy zbytek. Dla czego my, mimo wytężonej pracy, oszczędnego życia i taniej siły roboczej, nie możemy sobie na to pozwolić, co inni mają w nadmiarze? Przyczyną tego jest posiadanie kolonij. Stulecie XIX było epoką, w której się zakończył podział mało zamieszkałych i całkiem niezamieszkałych krajów podzwrotnikowych. Rozwój techniki przybliżył te dalekie kraje, umożliwił i ułatwił wykorzystanie ich bogactw naturalnych, stworzył nowe olbrzymie rynki zakupu i zbytu. Polska w tym podziale nie uczestniczyła. Nie uczestniczyła jako państwo. Jako naród jednak uczestniczyliśmy w zdobywaniu niejednej kolonji, niejeden tysiąc Polaków zginął w walkach o zdobycie bogatych kolonji dla swoich zaborców. Tysiące hektarów dzikich puszczy podzwrotnikowych przekształcił Polak na bogate plantacje kawy, bawełny, herbaty. Mamy zatem prawo moralne zgłosić pretensję do części kolonji, w zdobywaniu których braliśmy udział, na których zagospodarowanie płaciliśmy podatki i nieśliśmy ofiary. Mamy podwójne prawo do posiadania kolonij, gdyż jesteśmy krajem, który ma zdawna wielką emigrację. Kilka miljonów Polaków pracuje za oceanem, dorabia się i wzbogaca swoją pracą obce państwa. Musimy być jednak sprawiedliwi i przyznać, że w okresie naszej niewoli możność emigrowania była nieraz ostatnią deską ratunku, że za oceanem mamy przyjaciół, dla których nic oprócz wdzięczności żywić nie możemy. Lecz prawem sprawiedliwości jest nasze prawo do posiadania kolonij, do posiadania tych krajów, które muszą i powinne być kolonizowane, w których mógłby znaleźć ujście nadmiar naszej ludności; praca polska mogłaby się przyczynić do wzbogacenia olbrzymich obszarów, dzisiaj odłogiem leżących; nasze wychodztwo mogłoby tworzyć nowe wartości; nadmiar naszej ludności mógłby się rozsiedlić bez obawy, że dzieci zerwą nić łączącą ich ojców z krajem, zapomną mowę ojczystą i ulegną wpływowi obcego żywiołu narodowego. Dla połączenia i obsługiwania tych naszych przyszłych kolonji będzie służyła polska flota handlowa. Nasze okręty przywiozą nam z za oceanu owoce pracy współbraci. Posiadając kolonje, uzyskamy i stworzymy dla siebie samych i wytworów naszego przemysłu nowe bogate rynki zbytu. Nie będziemy skazani wyłącznie na stałą walkę na rynkach międzynarodowych, będziemy mieli poza rynkiem krajowym jeszcze rynek własny za morzem.

Nadmiar ludności, która dziś porzuca kraj, aby pracę swoją oddać obcym — odda ją Polsce, pracując w kolonjach i stwarzając dla kraju wartości i bogactwa materjalne.

W dniu dzisiejszym w każdem większem mieście polskiem odbywają się takie same obchody. Najwyżsi dostojnicy państwowi objęli wszędzie nad tymi obchodami protektoraty, a wielu z pośród nich zabiera dzisiaj głos. Tego nie było jeszcze niedawno. Jest to objaw, świadczący dobitnie o tem, że myśl morska w Polsce zyskała grunt, że dojrzewa, że się szerzy, że znajduje już należyte zrozumienie w społeczeństwie, w Rządzie i Sejmie. Jakże dalekie dzisiaj wydają się te czasy, kiedy przemawianie na tematy morskie w Polsce było głosem wołającego na puszczy. Jakże wielką zasługę mają ci wszyscy, a raczej ci nieliczni, którzy jeszcze za okupacji niemieckiej mówili o Polsce na morzu. W dorastającem pokoleniu nie powinno być chłopca, któryby nie wiedział, co to jest morze, któryby nie rozumiał, jakie ono daje nam przywileje i prawa oraz jakie obowiązki na nas nakłada.

Niesposób w krótkim artykule objąć tematu tak szerokiego, jakim jest zagadnienie morza. Dlatego też w tym krótkim szkicu poprzestałem na wskazaniu tylko najgłówniejszych kierunków, w których myśl twórcza i praca polska musi iść, a w których przed każdym z nas otwierają się szerokie horyzonty i wielkie możliwości. Nie poprzestaniemy w swej pracy, póki wszystko to, o czem dzisiaj jeszcze marzymy, nie stanie się faktem. Nasze porty powinny się rozwinąć. Na Pomorzu powinien powstać potężny przemysł, nasz handel powinien się wyzwolić z pod obcej władzy i obcego pośrednictwa; polskie statki powinny być codziennymi gośćmi nietylko w portach Europy, lecz i za oceanem. Powinniśmy otrzymać kolonje, do których skierować będziemy mogli nadmiar naszej ludności.

Dopiero wtedy będziemy uważali swą misję za skończoną, będziemy mogli powiedzieć, że państwo nasze jest nietylko mocno rozbudowane wewnątrz, lecz i nazewnątrz. Z hasłem „Na morze", bo bez morza zginiemy, zacznijmy jedenasty rok naszej pracy na morzu.

Feliks Rostkowski.

TENTH ANNIVERSARY OF POLAND'S RETURN TO THE SEA

This article is the true copy of Mr. F. Rostkowski's speech at the Academy arranged by the Sea and River League at Danzig to memorize tenth anniversary of Poland's regaining of the access to the sea. Problems of Polish sea policy cannot be drawn in a few sentences, they require a considerable work by the people well acquinted with them. Author of this was breathing in every step of Polish progress at sea, watched and participated in all efforts to make it big, and is, therefore, an authority in drawing the most perfect picture of present situation Let his voice be loud enough to reach every Pole and encourage him to further real work at sea. Editor.

The life of today's older and younger generations is rich in moments of exceptionally great importance. We lived through great moments and a number of happenings all over the universe. These happennigs were both positive - happy, and negative-mournful. But very few things may be compared in our lives with the moment of Republic's recovery of sea access...

I shall not uncover the pages of history, nor recall our full rights to 1000 klm. of seashores formerly belonging to Poland. I do not exaggerate, 1000 klm from the mouth of Narew river to the mouth of Łaba river were the boarder line of Polish Republic with the rest of the world. Neither shall I recall prominent or darker days which marked the history of our reign over the Southern shores of Baltic sea. I shall not mention names of our great men or kings who from the heights of their offices in the labyrynth of numerous political and economical problems did not overlook nor did not underestimate the value of sea to Poland and spared no trouble for development of this branch of country's life.

These often most wonderful plans gave no everlasting fruit. Only here and there tracks of great efforts are left but they were not strong enough to withhold historical storms and save Republic of Poland from downfall.

As I have mentioned above I am not going to recall history of our days before partition. I will give all my attention to the present days and to everything what we have done within the last ten years of our independence.

Following the order of our Commander-in-chief our armies were moving gradually toward North-East in the beginning of 1920 and were regaining lands of today's voivodship of Pomorze. On foggy and rainy day of 10th of February the armies entered Puck and saw for the first time the sea. A few days later full length of today's Polish shores to the mouth of Pisnica river became our property.

The occupation of this bit of seashore was met with great anthusiam and recognition of the Polish people.

What was the gain for our state directly? I do not lessen happiness and deep meaning of the moral fact in again White Eagel's rule over the shores and in returning to mother land of people which for century and a half kept its national individuality and mother's tongue. This return of Kashub's land was a great moral victory, that much more that it was victory of justcie and not of might.

Group of people realizing importance of seashores to Poland even during the German occupation had organized a society under the name of „Polish Banner". Later on this name was changed to „League of Polish Navigation" and lately to „Polish Sea and River League. The aim of this society is to promulgate and propagate sea among Poles. Work of the society was begun under hard conditions. For many people sea was but a blind folder. Period of country's reconstruction, of its fight for boarders and final unification of Polish lands could not influence favorably works about sea problems. The slow progress in these several years could not pass without reflecting upon the future work. A lot of goods yet leave and come to Poland through foreign ports, many an income ommit the Polish hands.

In a round of sea problems several important outlines of work call for action.

First place occupies the proper usage of Danzig, well established and commercially full of traditions

port for centuries belonging to Poland. Polish in the sense of its natural location at the mouth of Vistula, Narew and Bug, three most important rivers in Poland. I shall recal here the fact that from the time of Cross-knights slaughtery in 1308 Polish population in Danzig was in minority. It does not mean that sympathies of big majority of Danzigers at that time were not in sympathy with Poles. Too many are proves of Danzig's inhabitant's loyalty to the Republic of Poland.

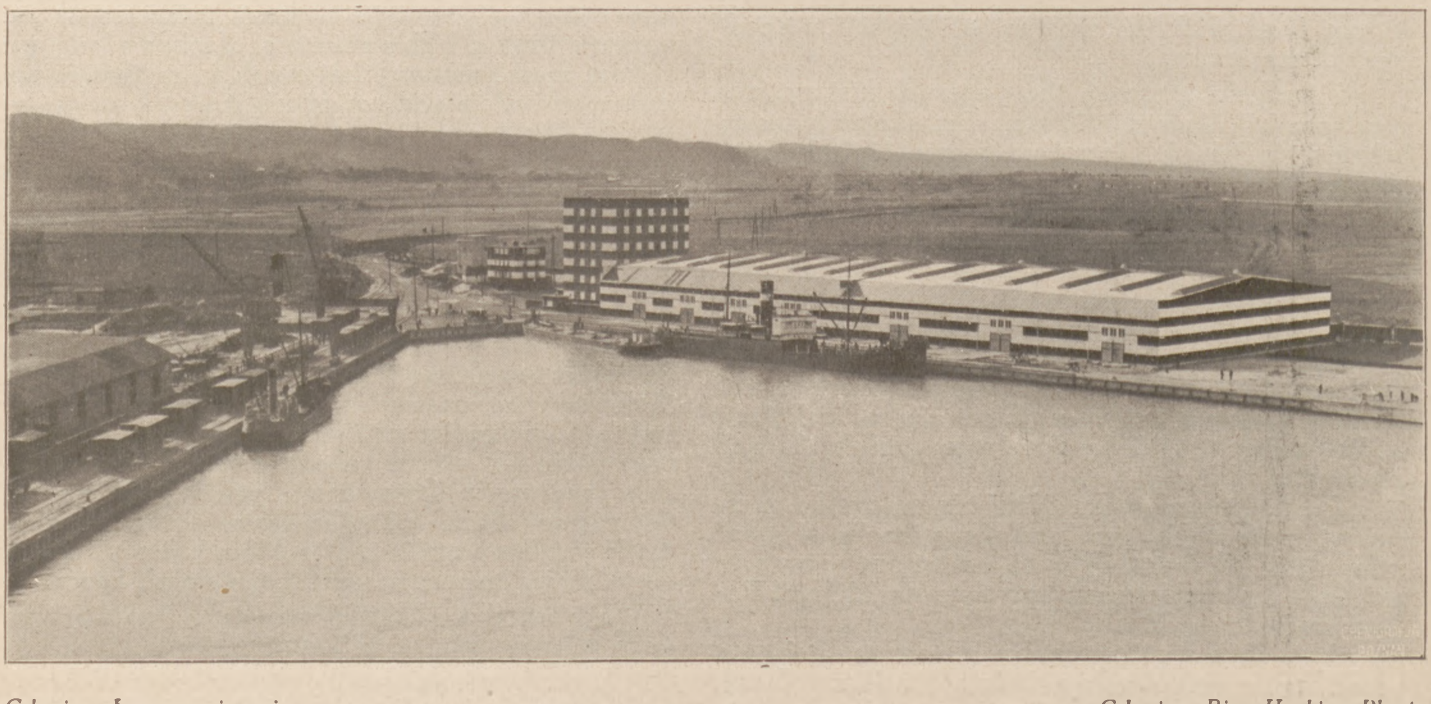
The blindness stimulated by cheap demagogism and fed by money from stranger's cash-box is weakening. True Danzigman, true Danzig merchant artizan, laborer and industrialist realize very well what opportunities present Danzig gives to them. All those imported scarings and tales about Poland supposedly aiming to fight German nationality of the city are losing in value and truth. Even independent Danzigmen notice that White Eagle's patronage brought the citey unknown to ti commercial development, freedom and equality, and demands in exchange but sincere, loyal, honest work. And we are entitled to demand this work because of wonderful opportunities we bring to the city and its port. Therefore, when speaking of sea problems we ought to utilize first of all Danzig's port and city to their utmost. Through this sea outlet we ought to direct this part of our overseas commerce which now is served by foreign ports. It is our right and duty, it is the command of Poland's rattional sea-policy, and, naturally, it benefits the city.

Often we hear or read in the non-Polish press tales about Polish port Gdynia supposedly predestinated to hurt Danzig. Those responsible for such tales are ignorant of the matter or do so to stir Danzig against Poland. Poland never suppressed development of Danzig. It would be foolish on the part of the country to bar Danzig's progress and prosperity, it would be but a proof of Poland's ignorance of the needs of her own ecconomical ilfe. Reasons to build Gdynia's port are too good known to Poles and are well understood bythem. Today these relations are changed entirely. Truc Danzigman knows good from where comes the prosperity and who its to be thanked for. How often we hear of Danzig merchants protest against the competition of foreign ports. They are perfectly right in that, Danzig is to serve Poland.

Full utilization of Danzig heads all our demands pertaining to our sea policy. We want to enrich Danzig, we want to bring there some of our merchantry with its money and permit it direct business dealings with overseas countris. Danzig may become a city of million inhabitants. But one warning: strangers coming from foreign countries whose ports are competition to Danzig should not be permitted to establish themselves in the free city. Only then prosperity of Danzig will be filly realized when Polish merchant stops dealings with smart middlemen of foreign ports and begins to concentrate all his business in Danzig; when friendly Czechoslovakian merchant will drop all foreign ports replacing them by Danzig; when Rumania will use Danzig as the only port in her dealings with North European countries, and finally when our big western neighboor will awaken to reconstruction of his ruined country and shall use Danzig as the natural transit port for its southern richnesses.

There is already something mighty in the word Gdynia. This new name is doubtless known to little children of Poland. Foreign countries know very little of Poland. Ignorance of the West is so big that even intelligent people there have no slightest idea of what is Poland, what is her population, size, which are the Polish cities, etc. But Gdynia, itself, is known to almost every merchant there, every manufacturer, even every more intelligent man. This word, therefore, spell certain ideas of Poland's might, and great work and valiance of her sons.

Those from our enemies who not so long ago laughed at our idea of our own port at Gdynia now look estounded with progress we have made in this direction. Whenever we visit Gdynia and see those



Gdynia Łuszczarnia ryżu. *Gdynic. Rice Husking Plant.*

miracles performed there, our heart grows with pride, courage and surety of our future dominate in us.

The project of big Gdynia was not the fruit of first thought. The works started in 1921. Echo of driven in in sea — bottom pillars rang all over the country. But we all remember postwar times when money was losing in its value almost daily. All those amounts designated for building Gdynia by the Gevernment's budget were becoming so little in their actual value that at the very end of administration year monthly allowance was sufficient to drive one pillar in. No wonder, then, that progress was insufficiently quick.

Only when Zloty was introduced in the country and money was stabilized that works were started on a larger scale. Every step forward in building was echoed by better and better understandig by our people of importance of the port. All agreed that all the efforts should be centered about bringing Gdynia to the anticipated position.

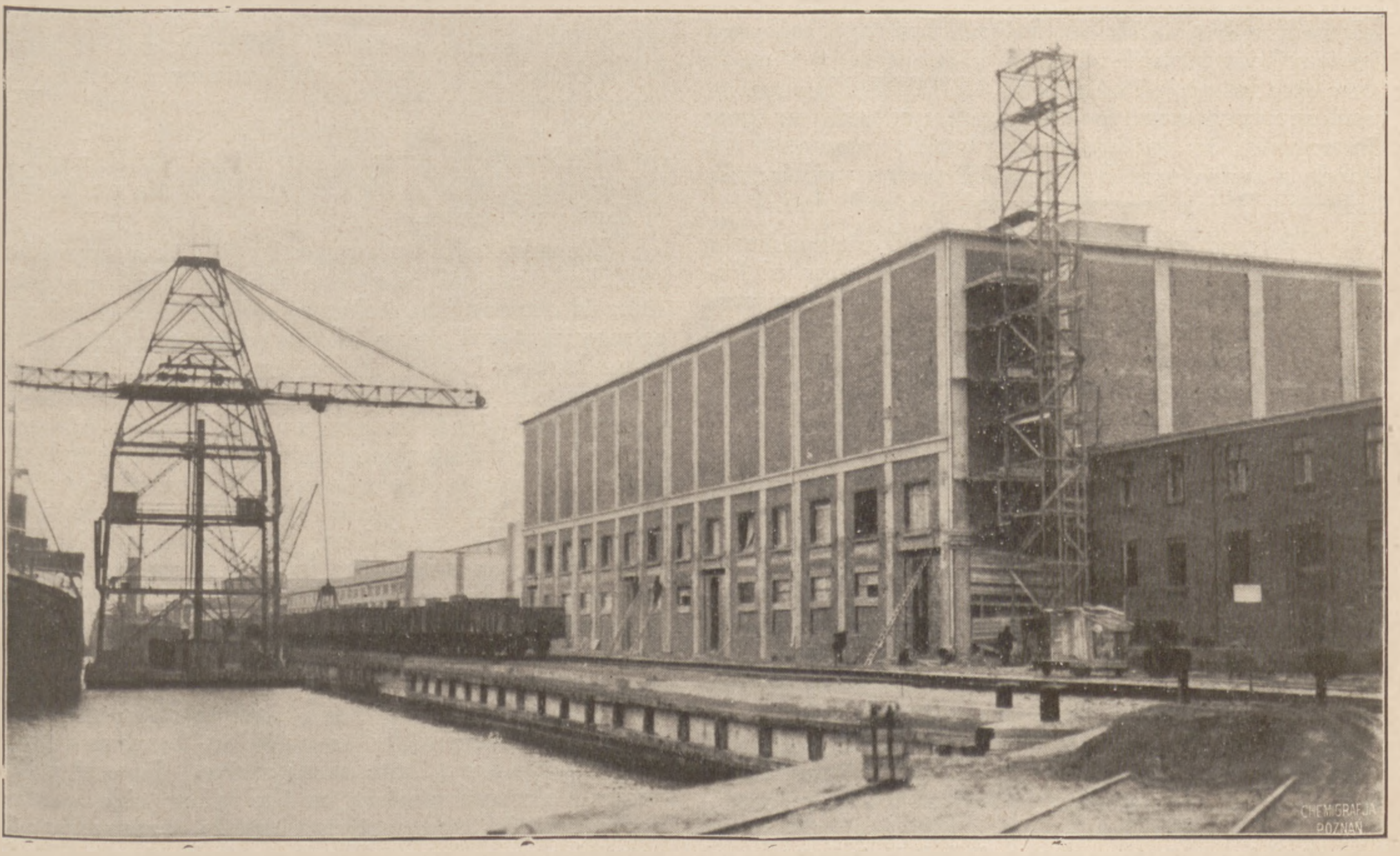
And so it happened. The great idea had ripened. It ripened thanks to the fact of being well supported and carried on and on. There is no sacrifice, there is no amount of money that our Minister of Finance could refuse. The progress was dependent on technical possibilities only, no other reason could hamper the work. And here lies the secret of typically American way of building our port.

I have said already that Gdynia in no way is of any danger to Danzig's existense. The place is a completion to it. Besides, we have some sort of a gurantee that hold at sea does not rest on one but on two feet. At the same time, of course, Gdynia gives us the security that in case of something unexpected we are not dependent on Danzig only, especially that keys to that city are not our possession. And such security serves as a guarantee of harmonius, unified and independent cooperation of two friends. We do not disbar Danzig of such a cooperation. To the opposite. we help the place to secure not only Polish overseas commerce but, Czechoslovakian Rumanian, Russian and others which could only profit by dealing through Danzig. It is clear that Gdynia and Danzig are two hands of one body. And so with growth of our economical life both ports will grow.

Third place in the chain of our problems occupies the case of Pomorze. We came to empty almost wild shores. Poor land could present no object to live on nor encourage growing of population. Then, shores look almost what our forefathers left: poor and small fihermen villages and a few little towns of no meaning. Almost complete lack of any industry characterizes the place. Nevertheless, if after a century and a half of aggressor's domination of the place we have found no material gain, we found our Kaszubs who were winners in struggle with Germans endeavoring to germanize them.

Their unbroken stand for Poland made them strong, solid and honest and they present a great treasure to the country. It is our duty to uphold them and their moral values for our future generations.

As I have mentioned before our 70 klm. long shores are in no proportion to the size of our country and its natural wealth. It isn't neither what we could claim on the basis of our historical rights. That much more reason for proper utilization of this piece of seashore. It is plain that proper develop-



Port · Gdynia Chłodnia Eksportowa *The Port of Gdynia Cold storage*

ment of this our outlet to the world will carry far going benefits for the nation. Development of villages and towns will follow, also road construction, establishment of industral centers which could manufacture from Polish rawmaterial goods for export and from foreigns for Poland.

This process started already. For two years rice is shelled off in Gdynia in such quantities that not only Poland is supplied with but other countries. also. Very few Englishmen realize that rice eaten by them though coming from far India came to London or Liverpool by the way of Gdynia. Naturally this Englishman paid us the cost of shelling and transportation from Poland to England. Same might be said of our big refrigerators and two oil factories. This sort of industry should develop on the shores thus benefitting not only locality and neighborhood but all country.

Before expiration of ten years boats from open sea will not be greeted by empty shores but, by collonnade of chimnies seen miles eway several hours before landing. And it isn't visioner's fantasy. Five years ago no one would believe that ten years of independence will give Poland port reloading over three millions of tons of goods in a year and a city by with 35 000 population. Those predicting such a state at the newly acquired shores would be considered dreamers. Practice shows that united efforts can produce miracles.

Here, then, at the Polish shores will spring out energy, creative power, strength and work of the nation. Treating this economically it will prove to the world that this narrow outlet belongs to great nation and state and that no power can seperate them otherwise such an important member of the world's organism as Poland might disappear, vanish. Without an easy and independent access to the sea of such a big nation as Poland, Europe could not live without turmoil. Poland with access to the sea can give us an assurance of TOMORROW, energy and encouragement to work with emphasis, to grow in comfort, to participate in world's exchange of goods manufactured by Polish laborer, manufacturer, talented Polish constructor and learned man.

The most proper development of our seashores and the most wisely planned industrilisation of Pomorze won't give us anything if we shall not possess our own commercial fleet of ships. How much good would it be to manufacture things and be unable to deliver them to the buyer in our own boats. Between us and purchaser, between us and deliverer, then, the middleman would benefit most.

But if building of workshops in the country presents a difficult task and demands big efforts, ability, brains, carefullness and courage, how much more requires building of commercial fleet. Everything what is located within the boarders of the country, no matter whether weak, small etc. may be well protected by Gavernment and nation, may be helped by them. Commercial marine is always beyond the boarders. One the open seas it is obliged to fight always big competition of great, rich and experienced SS. lines. Nevertheless, we cannot give up. United work and big mutual efforts and coordination of all will bring victory. For several years we develop this new line of Polish industry and commerce. New ships flying Polish banners give us more and better experience and better results. We are at the start now. Only a few percent of our overseas commerce is carried by our own boats, and, therefore, we have to aim to see to it that big percentage of this business is handled by Polish ships, we have to establish fleet which could serve other countries also. Poland is not the only one to live through hard years of economical crisis. Those crisises have not passed yet, they invaded rich countries not affected by war. There is no wonder, then, that our country feels it badly. Commercial balance of England is negative, only her commercial fleet helps the situation to larger extent. Norvegians, those classic mariners, understand value of sea navigation. They possess 3 300 000 tons in commercial ships which in 1929 carried about 400 000 000 Kronen worth of cargo. Of course, a large part of it was left in foreign countries but, the amount sufficiently big helped the country's finances. We have to follow this road. Commercial fleet never gives large direct income. Indirectly the state benefits a lot. Money for coal, grease and transportation stay in the country instead of passing to foreign pockets. Our possibilities in this respect are considerably big and they grow with the growth and development of country's economical life.

Proves of it are at hand. Only a year ago the purchased from English concern steamship line serving Gdynia and Liverpool and London is unable to handle all cargo designated for these ports. We are facing now the task to supplement the line with several new ships. If Polish navigation consisted of double amount of ships now, to keep them busy would present no difficulty whatsoever. We see, then, that in this field also we can make careful, well thought steps to progress. Competition is so strong and unscrupulous that we have to keep watchful eye on all movements. We have started with small things, we have to go farther gradually, and we have to make connections with our customers such as to assure own steamship lines proper existence. We are not far from days when Polish ships will serve not only European ports. It won't take long before Polish banners will be visible on the boats anchoring in Japan and China.

We admire often prosperity in other countries and cheap cost of living and articles which we consider in our country as luxury. Why in spite of our economizing and cheap labor unable we are to afford those luxuries? The answer is brief. We have no colonies. It was in 19th century that division of unpopulated lands in Africa was completed and stopped. Teechnical achievements permitted to lessen distance to those lands and allowed to utilize their untold treasures, and establish new markets for exploarers. Poland did not participate in this division. But, as a nation we fought for these colonies, thousands of brave Poles fell, only to benefit our aggressors Thousands of acres of wilderness were cultivated by hard working Polish emigrants changing wild prairies in to rich plantations of coffee, woolen, tea, etc. and we have a full right to claim some of them. We are entitled to colonies because since long ago we have large emmigration. Several millions of Poles are working on the other side of the ocean bringing and participating in prosperity of countries over there. We have to be just and admit that during our slavery a possiblity to emmigrate

was often our saviour, and that on the other side of the ocean we have friends for whom we could have nothing else but gratitude. It is the right of justice, our right to colonies, our right to possess those lands which have to be and ought to be colonized. In these lands surplus of our population could perform work which doubtless would enrich neglected wild prairies. The excess of our population could settle there fearles of braking family knot, unafraid to lose their nationality because of influence of foreign majority. To serve these colonies will be designated our commercial fleet. Our own ships will bring us the fruits of work of our brethren. Possessing colonies we will gain a market for our products. We won't be sentenced to carry always fight with the competition on foreign markets, because besides these markets we will possess our own. The excess of population which now gives good working hand to strangers — will do so in colonies to the benefit of own country.

It is simply impossible to cover with a short article all those problemes arising from sea policy. Therefore, in this brief sketch I have aimed to show only in what direction Polish creative thought and hard work should go, and where great opportunities await everyone of us. Let us not stop working before realization of what rests in dreams yet. Our ports should develop. Pomorze should become great industrial centre and our commerce ought to relieve self from foreign middlemen. Polish ships ought to become daily guests of not only European ports but of those accross the ocean. We ought to receive colonies wher our surpluss of population shall settle.

Only then we shall be able to consider our mission acomplished and proclaim our country as strong inside and outside. With slogan. — To the sea — because without sea we perish, let us begin the eleventh year of our work at sea.

Felix Rostkowski.

DIE 10-JÄHRIGE TÄTIGKEIT POLENS AUF DEM MEERE.

Der nachfolgende Artikel stellt den Inhalt eines Vortrages dar, den Herr F. Rostkowski auf der am zehnten Jahrestage der Rückkehr Polens zum Meere durch die See- und Flussliga in Danzig veranstalteten Akademie gehalten hat. Die Probleme der polnischen Seepolitik lassen sich jetzt nicht mehr in wenigen Sätzen zusammenfassen; diese Probleme erfordern vielmehr ein gründliches Studium von fachmännischer Seite. Der Verfasser des vorliegenden Artikels ist im Brennpunkt unserer Arbeit an der See im Laufe der letzten zehn Jahre gestanden, ist somit am meisten dazu berufen, seinen Anschauungen im gegenwärtigen Augenblick Ausdruck zu verleihen.

Die Redaktion.

Das Leben der heutigen — älteren und jüngeren — Generationen ist reich an rührenden und besonders bedeutungsvollen Momenten. Wir haben grosse Augenblicke, eine Reihe weitgehender, die ganze Menschlichkeit betreffender Ereignisse erlebt. Diese Ereignisse waren positiv — erfreuend, zum Teil auch negativ — trauererregend. Nur wenig kann jedoch in unserem Leben, mit dem Momente der Übernahme der Seeküste durch Republik verglichen werden.

Der neblige, nasskalte 10. Februar 1920 war der Tag der Rückkehr Polens zum Meere und wurde in Polen allgemein mit Interesse und Enthusiasmus verfolgt.

Eine Gruppe von Leuten guten Willens, die die Bedeutung des Meeres verstanden, haben bereits zur Zeit der deutschen Okupation eine Vereinigung unter der Bezeichnung „Bandera Polska" begründet. Diese Bezeichnung ist später in die der „Liga der Polnischen Schiffahrt" und schliesslich in die der „See- und Flussliga" umgeändert worden. Das Ziel dieser Vereinigung ist die Propaganda der Seefragen, die Belehrung der polnischen öffentlichen Meinung in diesem Sinne. Ihre Arbeit hat die Vereinigung in einer schweren Zeit unter ungemein schweren Bedingungen aufgenommen. Der Zeitabschnitt des Wiederaufbaus des Staates, des Kampfes um die Festsetzung der Grenzen und um die endgültige Vereinigung der polnischen Gebiete begünstigte natürlich nicht die Aufnahme der Arbeiten an der See. Sie hat zahlreiche Schwierigkeiten zur Folge gehabt.

In dem Komplex der Seeprobleme sind einige Richtlinien für die Arbeit, die wir bewältigen müssen, in Erscheinung getreten.

An der ersten Stelle steht das Problem der Ausnutzung Danzigs als eines alten, gutentwickelten und über gute Traditionen verfügenden, seit jeher polnischen Hafens; eines polnischen Hafens im Sinne seiner natürlichen Zugehörigkeit zum Flussgebiet der Weichsel, des Narew und des Bug, dieser drei wichtigsten polnischen Flüsse.

Die geistige Umnachtung, die durch eine billige Demagogie, sowie durch Speisungen aus fremden Geldquellen genährt wird, verliert immer mehr an Kraft. Die echten Danziger, der Kaufmann, der Handwerker, Arbeiter, Industrielle. Sie alle erkennen bereits, welche Entwicklungsmöglichkeiten Danzig mit dem Momente seiner Wiedervereinigung mit seinem natürlichen zugleich wirtschaftlichen Hinterlande wiedererlangt hat. Die von dritter Seite unabhängigen Danziger erkennen bereits dass es sich nicht so verhält, dass der Schutz des Weissen Adlers eine neue, bei den Nachbarn unbekannte Entwicklung des Handels ihrer Stadt ermöglicht hat, dass er die Herrschaft der Freiheit und Gleichheit kennzeichnet und lediglich eine loyale und redliche Arbeit verlangt. Diese Arbeit zu fordern, haben wir umso mehr das Recht, als wir mit uns so unerwartete und so breite Entwicklungsmöglichkeiten bringen. Das durch eine verständigungsvolle, schöpferische Zusammenarbeit erfüllte Zusammenleben Polens mit Danzig stellt den grössten Triumph des Rechts und der Gerechtigkeit, die beste Garantie einer dauerhaften, mächtigen Entwicklung der Stadt und des Hafens dar. Bei der Besprechung des Seeproblems muss man deshalb vorerst das Problem einer entsprechenden, möglichst vollkommenen Ausnutzung des Danziger Hafens und der Stadt Danzig lösen. Durch diesen Ausgang sollten wir unseren Ueberseehandel, der in einem grossen Masse noch fremde Häfen benutzt, leiten. Die Umleitung dieses Handels über Danzig ist unser Recht, ein Gebot der polnischen Staatsraison und liegt selbstverständlich auch im Interesse dieser Stadt.

Man hört häufig, besonders aus den Spalten der nichtpolnischen Presse, die Anschauung, dass Polen Danzig einen Schaden zufügt, indem es Gdynia ausbaut. Diejenigen, die dies Schreiben oder ausspre-

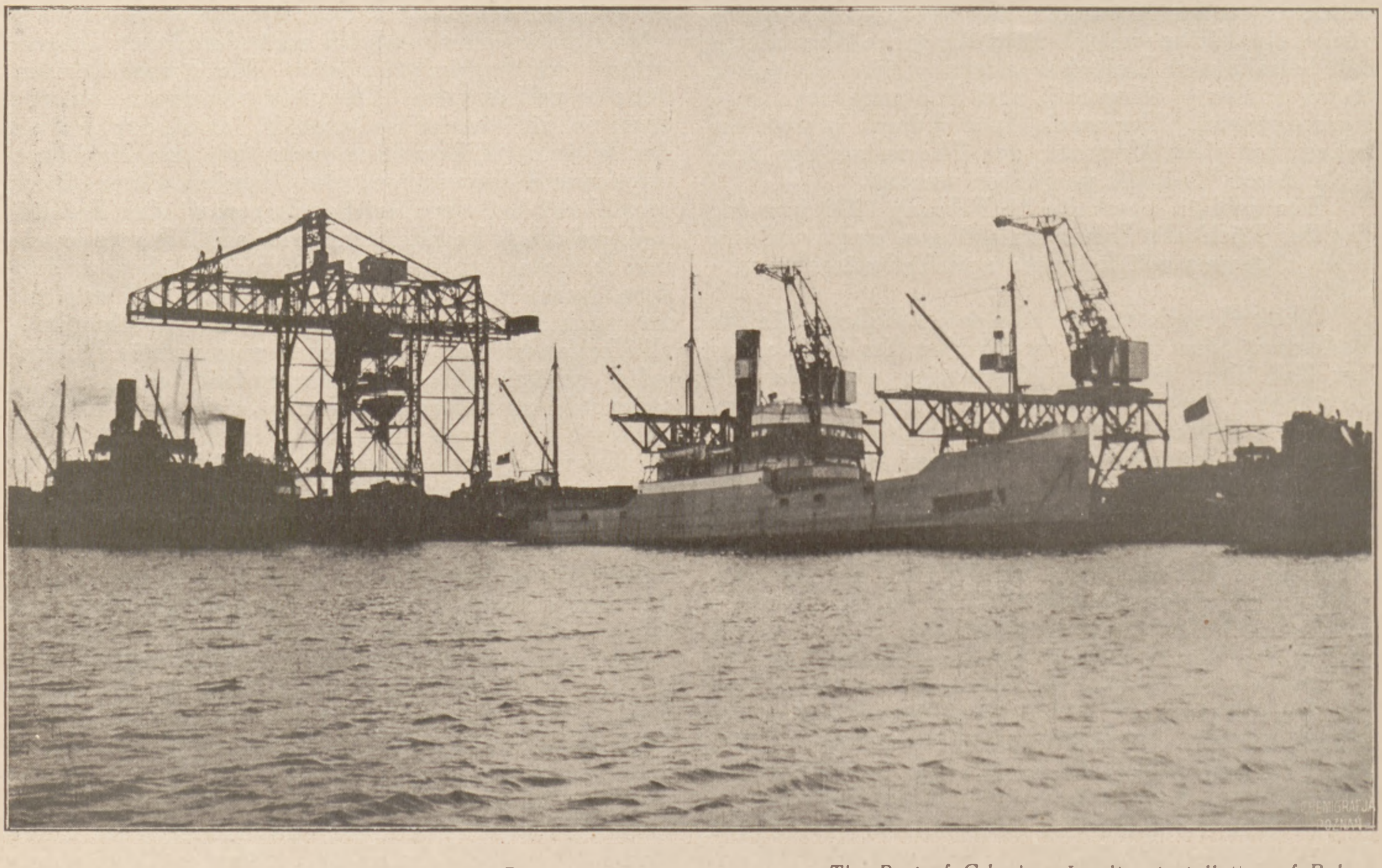
chen, tun es im schlechten Glauben oder verstehen die Frage nicht, zu der sie das Wort ergreifen. In der Tat, der Ausbau Gdynia und Danzigs findet gleichzeitig statt. Polen hat den Ausbau Danzigs niemals gehemmt. Es wäre dies nur ein geringes Verständnis polnischerseits für die Bedeutung Danzigs, für die Entwicklung seines eigenen Wirtschaftslebens beweisen. Zur Aufnahme des Hafenbaus in Gdynia haben uns Gründe veranlasst, die einem jeden Polen allzu bekannt sind, als dass wir sie hier zu wiederholen brauchten.

Heute haben sich diese Verhältnisse bereits grundlegend geändert. Der wirkliche Danziger hat es erkannt, woher zu ihm die Reichtümer strömen und wer sie ihm verschafft. Häufig hören und lesen wir von dem Auftreten Danziger Kaufleute, die die Verteidigung ihrer Interessen vor der Konkurrenz der Nachbarhäfen fordern. Es ist dies eine bedeutungsvolle Idee, die sich vollkommen auf die Danziger Staatsraison, auf die Erkenntnis stützt, dass die natürliche Bestimmung Danzigs die Bedienung des polnischen Hinterlandes ist.

An der Spitze unserer Seeforderungen steht also die vollkommene Ausnutzung Danzigs, dessen Bereicherung, nicht nur durch Geldzufuhr sondern auch durch Heranziehung und Ansiedlung der eigenen Kaufleute; dadurch, dass man sie auf diese Weise mit der See verbindet, dass man ihnen die Möglichkeit der Anknüpfung direkter Handelsbeziehungen gibt. Danzig kann zu einem Millionenstadt werden. Fremde Ansiedler jedoch, die aus Ländern stammen, deren Häfen Danzigs natürliche Konkurrenten sind, braucht Danzig nicht. Die Blüte Danzigs wird erst dann vollkommen sein, wenn der polnische Kaufmann vollkommen auf die Dienste der so entgegenkommenden und doch so überschlauen Vermittler in den fremden Häfen verzichten wird, wenn er alle seine Interessen, die er gegenwärtig wo anders befriedigt, in Danzig konzentriert haben wird; wenn der czechoslowakische Kaufmann sich von den Häfen lossagen wird, die ihm Danzig mit Erfolg ersetzen kann; wenn Rumänien seinen Handel mit Nordamerika ebenfalls über dieses Ausfalltor leiten wird; wenn schliesslich unser gewaltiger Nachbar im Osten die Arbeit an dem Wiederaufbau seiner verwickelten Wirtschaft wiederaufnehmen und Danzig als den natürlichen Transithafen für seine unermesslichen südlichen Gebiete ausnützen wird.

Das Wort „Gdynia“ hat heute schon einen guten Klang. Dieser neue Namen hat in Polen so allgemein Fuss gefasst, dass es wahrscheinlich kein einziges Kind mehr gibt, das nicht wissen würde, was Gdynia ist. Nicht genug daran. Das Ausland kennt uns fast gar nicht. Die Ignoranz der Menschen des Westens ist in dieser Hinsicht so gross, dass sogar sehr intelligente Menschen dort nicht einmal annähernd sich Rechenschaft darüber ablegen, was Polen ist, wieviel Bewohner, welche Städte, ein wie grosses Gebiet es hat. Gdynia kennt hingegen ein jeder Kaufmann, ein jeder Industrielle, wahrscheinlich sogar ein jeder intelligentere Passant auf der Strasse. Deswegen ist auch mit dem Wort Gdynia heute bereits der Begriff der Kraft, einer grossen Arbeit, der Tüchtigkeit und der Energie der Polen der Gegenwart verbunden.

Diejenigen unter unsern Feinden, die noch vor kurzem Gdynia ausgelacht haben, stehen heute voll Bewunderung zu dem grossen Werk, das bereits in seinen gewaltigen Konturen erkenntlich ist. Wenn wir selbst Gdynia besuchen, so schwillt uns das Herz voll Stolz, so erfasst uns Zuversicht und Vertrauen in die Zukunft. Nicht auf einmal ist jedoch der Bau des grossen Gdynia fertiggestellt worden, nicht auf



Port Gdynia. Instalacje przeładunkowe firmy Robur. *The Port of Gdynia. Loading installation of Robur.*

einmal ist der Gedanke der Notwendigkeit des Baus eines grossen Seehafens an dieser Stelle herangereift.

Das Jahr 1921 war dasjenige, in dem die ersten Pfähle für den zukünftigen Hafen der jungen Republik in den Meeresboden eingerammt worden sind. Wir alle erinnern uns jedoch an jene Nachkriegszeiten, in denen der Wert des Geldes von Tag zu Tag abnahm. Alles das, was der Staat in seinem Jahresbudget für Gdynia bestimmen konnte, hat so schnell seinen Wert verloren, dass für ein Monatsbudget gegen Jahresende nur ein Pfahl eingerammt werden konnte. Man kann sich denn auch nicht wundern, dass der unter diesen Bedingungen aufgenommene Bau nicht rasch fortschreiten konnte. Unter diesen Umständen mangelte es uns an Mut, grosse Pläne zu entwerfen, die Durchführung des Baus eines wirklich grossen Seehafens mit der nötigen Energie in Angriff zu nehmen. In den ersten drei Jahren ist dann auch der Bau nur äusserst langsam vorwärts gegangen. Im Laufe eines Jahres wurde dieselbe Arbeit geleistet, die gegenwärtig innerhalb einer oder zwei Wochen vollbracht wird.

Erst die Einführung des Złoty in Polen sowie das Ende der Inflation, die an unserem staatlichen Organismus zehrte, und die lebendigen Kräfte des Volkes ertötete, ermöglichte die Aufnahme der Arbeiten in einem grossen Massstabe und in einem rascheren Tempo. Ein jeder in Gdynia erzielte Fortschritt hat uns mit Stolz erfüllt, hat neue Anhänger der Seeidee in Polen geworben, hat alle in der Überzeugung befestigt, dass wir hier, an der See, unsere Anstrengungen konzertieren müssen, da hier auch die grössten Erfolge zu erzielen sind.

So ist es denn auch geschehen. Die Seeidee ist herangereift. Sie ist herangereift durch die Auswirkung von Tatsachen; es gibt kein Opfer, es gibt keine Geldsumme, die ein polnischer Finanzminister gegenwärtig Gdynia versagen würde. Das Tempo des Hafenbaus hängt gegenwärtig nur mehr von der Leistungsfähigkeit und von den technischen Möglichkeiten, die uns zur Verfügung stehen, ab. Dadurch erklärt es sich auch, dass die Entwicklung des Hafens und der Bau der Stadt in einem wirklich amerikanischen Tempo fortschreiten.

Ich habe es schon erwähnt, und ich unterstreiche es noch einmal, dass Gdynia für Danzig keine Gefahr darstellt. Im Gegenteil ist es seine Ergänzung. Gdynia gibt uns dabei die Garantie, dass wir an der See auf zwei Füssen stehen werden dass wir zwei Hände auf die See hinausstrecken, dass wir mit zwei Augen unseren Horizont beobachten werden. Dies alles gibt uns die Sicherheit und die Garantie, dass wir nicht von der Gnade einer Stadt abhängen, zu deren Toren wir keine Schlüssel besitzen. Die Sicherheit der Unabhängigkeit bildet die beste Grundlage für eine harmonische, verständigungsvolle, unabhängige und freundschaftliche Zusammenarbeit. Eine solche unabhängige Zusammenarbeit versagen wir Danzig nicht. Im Gegenteil, wir helfen ihm in der Richtung, dass er nicht nur polnische, sondern auch czechoslowakische, rumänische, rusische und alle anderen Waren an sich zieht, die zwecks Weitertransportierung auf den Eisenbahnen oder auf den Wasserwegen umgeladen werden können. Es ist indessen klar, dass Danzig un Gdynia zwei Hände eines einzigen wirtschaftlichen Organismus darstellen. Es sind dies zwei Bundesgenossen, die sich gegenseitig ergänzen und die nichts trennt, alles hingegen verbindet. So wird denn parallel zu der Entwicklung Polens und zur Bereicherung unseres Landes, zu der Stärkung unseres Handels der Ausbau Gdynias, und die weitere glänzende Entwicklung Danzigs erfolgen.

In der Reihe unserer Seeprobleme steht als dritte Frage die Frage Pommerellens. Wir haben eine leere, fast wilde Seeküste erhalten. Der kargé, we-



Port Gdynia. *The Port of Gdynia.*

nig fruchtbare Boden stellt keine Grundlage für die Ernährung, den Wohlstand und die Vermehrung der Bevölkerung dar. Unsere Küste hat fast ebenso ausgesehen, wie sie unsere Vorfahren vor anderthalb Jahrhunderten sahen. Kleine, ärmliche Fischerniederlassungen, einige wenige kleine Städtchen, denen jegliche Bedeutung fehlte, fast vollkommener Mangel an irgendwelcher Industrie — so war das Bild unseres Küstenstreifens bis vor kurzem.

Wir müssen also diesen Küstenstreifen so einrichten und bewirtschaften, dass er wenigstens voll ausgenutzt wird. Diese sich aus sich selbst erklärende Aufgabe zieht die Notwendigkeit der Entwicklung und des Ausbaus der Städte und Städtchen nach sich; weiter die Notwendigkeit des Baus neuer Wege, der Schaffung in der Nähe unseres Ausfalltores einer mächtigen Industrie, die unter Benutzung und Verarbeitung der inländischen Rohstoffe imstande wäre, ihre Produkte nach Uebersee auszuführen. Auch die aus dem Auslande eingeführten Rohstoffe müssen Fabriken vorfinden, die unserem Lande bereits fertige, veredelte Produkte zu liefern imstande wären.

Wir sehen, dass dieser Prozess bereits seinen Anfang genommen hat. Die Reisschälerei beliefert schon seit zwei Jahren ganz Polen mit Reis. Nicht genug daran, sie exportiert den geschälten Reis auch nach den skandinavischen und Baltenstaaten und es weiss wahrscheinlich nur selten ein Engländer, der seinen Reis in London oder Liverpool verzehrt, dass dieser Reis, obwohl er im weiten Indien gewachsen ist, nach England aus Polen gekommen ist, da er in Gdynia in der Reisschälerei geschält worden war. Dasselbe liesse sich auch über die Kühlanlagen und über die zwei Oelwerke sagen. Eine solche Industrie sollte überall an unserer Küste bestehen. Sie wird nicht nur zur Bereicherung dieser Provinz und deren Bevölkerung, sondern ganz Polens beitragen.

Es werden keine zehn Jahre bis zu dem Zeitpunkt vergehen, in dem die Schiffe nicht an einer leeren Küste anlegen werden, sondern an einer Küste, auf der sich Fabrikschlote und grosse industrielle Werkstätten, die von weitem zu sehen sein werden, erheben werden. Wenn man einem von uns noch vor fünf Jahren gesagt hätte, dass im zehnten Jahre des Bestandes der Republik Gdynia 3 Millionen Tonnen Waren umladet, mehr als 30 000 Einwohner zählen wird, so würde ein jeder von uns denjenigen, der dies gesagt hätte, für einen Träumer, für einen unrealen Menschen gehalten haben, der von unausführlichen, unmöglichen Dingen spricht. Wir sehen jedoch heute, das wir bei entsprechender Anstrengung mit vereinten Kräften das zu realisieren imstande sind, was uns selbst manchmal als unmöglich und allzu kühn erscheinen kann.

Hier, an der Küste, wird somit der Puls des polnischen Lebens am stärksten schlagen. Hier wird sich die polnische Energie, schöpferische Kraft, Tüchtigkeit und Arbeitsamkeit konzentrieren und betätigen. Vom wirtschaftlichen Standpunkt beurteilt, wird das normal und gesund sein, psychologisch genommen, wird es vor der ganzen Welt Zeugnis dafür ablegen, dass hier das Leben eines grossen Volkes und Staates pulsiert, dass dieses Fenster auf die Welt keine Kraft zu schliessen imstande ist, dass keine Rücksicht die Entscheidung des Schicksals zu ändern vermag, da sonst in dem Weltorganismus ein so notwendiges und so tätiges Glied, wie es der polnische Staat geworden ist, fehlen würde. Ohne einen freien, durch nichts beschränkten und durch Polen voll ausgenutzten Zugang zum Meere kann Europa ohne eine tiefgehende wirtschaftliche Erwicklung nicht bestehen. Dann werden wir bereits um unser Morgen ruhig sein und werden mit umso grösserem Enthusiasmus und mit umso grösserem Glauben an unsere Zukunft arbeiten, unseren Wohlstand vermehren, unsere Beteiligung an dem Weltaustausch der durch die Arbeit des polnischen Arbeiters, durch die Anstrengung des polnischen Industriellen, durch das Genie des polnischen Ingenieurs und Gelehrten geschaffenen Güter steigern.

Die gewaltigste Entwicklung unserer Küste, der vollkommenste und aufs modernste durchgeführte Ausbau der Industrie Pommerellens werden uns jedoch nichts geben, wenn wir nicht gleichzeitig unsere Handelsflotte ausbauen. Was würden wir davon haben, wenn wir dies alles zu schaffen imstande wären und nicht Gelegenheit besässen auf eigenen Schiffen unter eigener Flagge die geschaffenen Waren unsern Abnehmern zu liefern. Zwischen uns und unsere Abnehmer, zwischen uns und unsere Liferanten würde sich wieder ein Vermittler einschieben, der alle Vorteile uns wegnehmen würde.

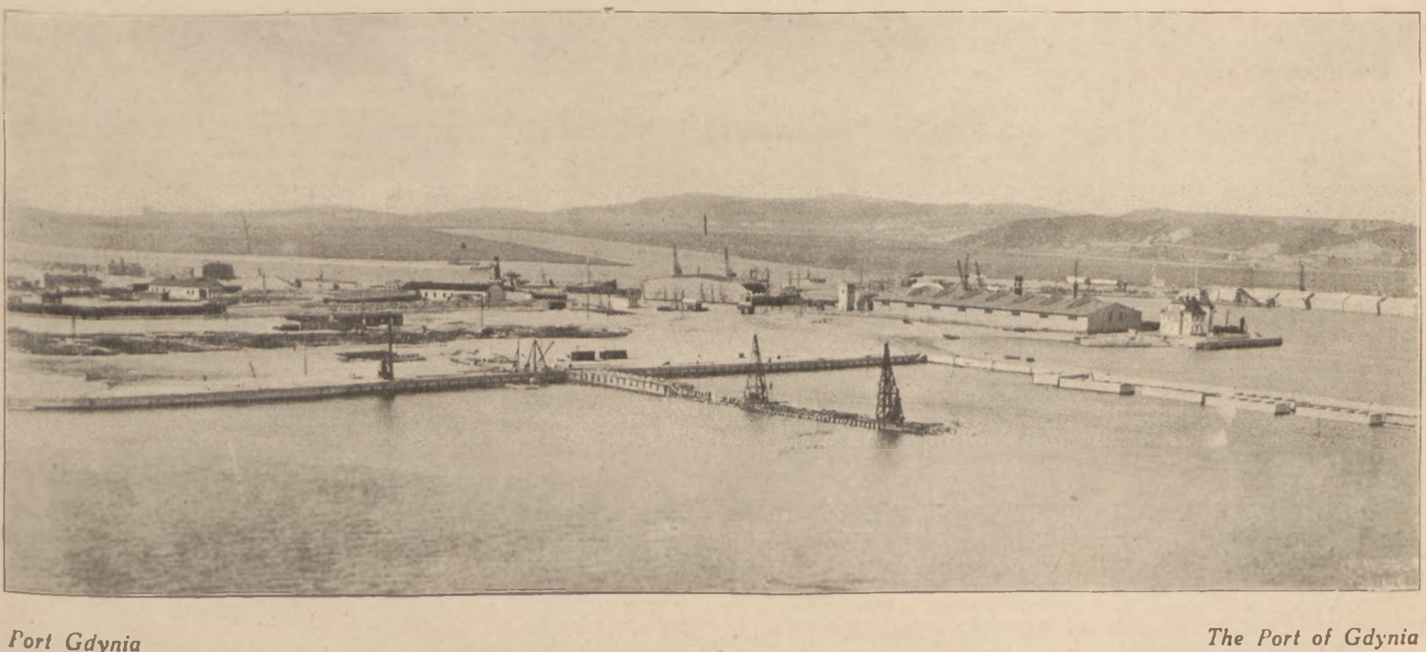
Wenn jedoch die Bildung neuer Arbeitsstätten im Inlande eine schwere, grosse Anstrengung, grosse Kenntnisse vorsieht und eine muterfordernde Aufgabe ist, um wieviel schwerer ist dann die Bildung einer Handelsflotte. Alles das, was sich im Inlande befindet und was noch klein, jung und schwach ist, kann durch sorgsamste Pflege der Regierung und der Bevölkerung geschützt werden, kann von deren Unterstützung Nutzen ziehen. Die Handelsmarine befindet sich immer ausserhalb der Landesgrenzen, auf den weiten Wegen der Ozeane muss sie immer und überall gegen die übermächtige Konkurrenz der fremden, gewaltigen, erfahrenen und reichen Flotten ankämpfen. Wir dürfen jedoch vor diesen Schwierigkeiten nicht zurückschrecken. Angesichts ihrer müssen sich die Regierung und die Bevölkerung, die Industriellen und die Kaufleute, die Arbeiter und Fabrikanten die Hände reichen. Nur eine einmütige Anstrengung und nur eine vorsichtige, und zugleich mutige Zusammenarbeit aller dieser Faktoren kann für uns günstige Erfolge zeitigen. Seit einer Reihe von Jahren entwickeln wir denn auch diesen neuen, in der polnischen Geschichte unbekannten Industriezweig. Auf immer neuen Schiffen wird die polnische Flagge gehisst, eine immer grössere Sachkenntnis erworben, immer bessere Ergebnisse können wir auf unserem Habenkonto einzeichnen. Wir befinden uns erst am Anfang. Nur wenige Prozente unseres Warenaustausches entfallen auf die polnischen Schiffe. Wir müssen eine Steigerung der Beteiligung unserer Schiffe an dem polnischen Warenaustausch anstreben. Wir müssen es erreichen, dass unsere Handelsflotte auch die anderen Staaten bedient, ebenso wie wir durch fremde Staaten bedient werden. Nicht nur Polen hat in wirtschaftlicher Hinsicht schwere Jahre hinter sich. Die Nachkriegskrisen sind noch nicht abgeschlossen; sie suchen die reichsten, durch den Krieg am wenigsten betroffenen Staaten heim. So darf man sich denn auch nicht wundern, dass sie sich bei uns besonders fühlbar machen. Und gerade eine Handelsflotte kann uns in dieser Hinsicht mehr als alles andere Hilfe bringen. Die Handelsbilanz En-

glands ist ständig passiv, seine Zahlungsbilanz bessert es jedoch immer durch die Einkünfte seiner Handelsflotte, die Bilanzmankos deckt es auf diesem Wege mit grossem Ueberschuss. Die Norweger, dieses klassischer Volk der Seefahrer, verstehen den Wert der Arbeit auf See ebenfalls. Dieser Staat besitzt Handelsschiffe mit einem Raumgehalt von 3 300 000 t und hat an Frachtenbrutto aus ihnen im Jahre 1929 ungefähr 400 Millionen Kronen Einnahmen erzielt. Es ist klar, dass ein grosser Prozentsatz der riesigen Summe ausser Landes geblieben ist, doch sind immerhin grosse Summen nach dem Lande geflossen und haben dessen Finanzwirtschaft gestärkt. Wir müssen denselben Weg beschreiten. Eine Handelsflotte wirft niemals grosse unmittelbare Einnahmen ab. Der Staat zieht jedoch aus dem Bestehen einer Handelssflotte einen riesigen Nutzen. Riesige indirekte Einnahmen, das Geld für die Kohlen, für Schmieröle, für den Transport auf den Schiffen, die Löhne der Mannschaften, verbleiben im Lande, bezw. fliessen dem Lande zu, statt aus ihm herauszuströmen. Unsere Möglichkeiten in dieser Hinsicht sind auch nicht gering, sie wachsen mit dem Wachstum und der wirtschaftlichen Entwicklung des Staates.

Beispiele brauchen wir nicht in der Ferne zu suchen. Die vor einem Jahre von den Engländern gekaufte Linie nach London und Liverpool hat bereits heute zuviel Ladungen aus Polen und kann nicht immer eine jede Ladung, die aus Polen nach England geht, aufnehmen. Bereits nach einem Jahre ihres Bestehens stehen wir vor der Tatsache der Notwendigkeit der Ergänzung dieser Linie durch neue Schiffe. Wenn die Żegluga Polska ihren Schiffspark um das Doppelte vergrössern würde, so würde dies der Direktion keine Sorgen bereiten, da Ladungen für diese Schiffe genug vorhanden wären. Wir sehen also, dass wir vorsichtige, bewusste, zweckmässige und mutige Schritte auch auf dem Meere zu machen verstehen. Der Kampf gegen die fremde Konkurrenz ist hier jedoch so scharf und rücksichtslos, dass er unsererseits die grösste Bedachtsamkeit, die grösste Anstrengung und die einmütigste Zusammenarbeit aller erfordert. Wir haben von kleinen begonnen, wir müssen zu grösseren Linien übergehen, um Polen durch eigene Linien mit den wichtigsten Abnehmerstaaten, mit unserem wichtigsten Lieferanten zu verbinden. Nicht mehr fern ist die Zeit, in der polnische Schiffe nicht nur in zahlreichen Häfen Europas, sondern auch jenseits des Ozeans zu sehen sein werden. Nicht mehr fern ist die Zeit, in der die Flagge Polens auch in den wichtigsten Häfen Japans und Chinas bemerkbar sein wird.

Nur eine stark ausgebaute Handelsflotte, nur die volle wirtschaftliche Unabhängigkeit sichern, wird für uns die Bedingungen schaffen, unter denen wir mit den anderen Staaten auf den Weltmärkten des Warenaustausches aussichtsreich konkurrieren werden können, und wir alle verstehen, dass nur eine volle wirtschaftliche Unabhängigkeit die volle politische Unabhängigkeit garantiert.

Wir bewundern oft den Reichtum anderer Staaten und Völker, den Wohlstand ihrer Bürger, die Billigkeit ihrer Produkte, die wir bei uns zu Hause für den grössten Luxus halten. Warum können wir, trotz unser angestrengten Arbeit, trotz unseres sparsamen Lebens und unserer billigen Arbeitskräfte, uns das nicht leisten, was die anderen im Ueberfluss haben? Die ursache dessen liegt in dem Besitz von Kolonien. Das 19. Jahrhundert war derjenige Zeitabschnitt, in dem die Verteilung der wenig oder gar nicht bewohnten tropischen Länder abgeschlossen worden ist. Die Entwicklung der Verkehrsmittel hat diese entfernten Länder näher gebracht, hat die Ausnutzung ihrer natürlichen Reichtümer ermöglicht und erleichtert, neue, gewaltige Kauf- und Verkaufsmärkte geschaffen. Polen hat an dieser Verteilung nicht teilgenommen, nicht teilgenommen zumindestens als Staat; als Volk hat es an der Eroberung mancher Kolonie Anteil gehabt und viele Tausende Polen sind in den Kämpfen um die Gewinnung reicher Kolonien untergegangen. Tausende von Hektar Urwald haben die Polen in reiche Kaffee-, Baumwoll-, Teeplantagen umgestaltet. Wir besitzen somit das moralische Recht zur Anmeldung unserer Ansprüche auf einen Teil der Kolonien, an deren Eroberung wir teilgenommen haben, für deren Bewirtschaftungen wir Steuer gezahlt und Opfer gebracht haben. Wir haben ein doppeltes Recht zum Besitz von Kolonien, da wir ein Land sind, das seit langem eine starke Auswanderung aufweist. Mehrere Millionen Polen arbeiten



Port Gdynia *The Port of Gdynia*

jenseits des Ozeans, bereichern durch ihre Arbeit fremde Staaten. Wir müssten jedoch gerecht sein und zugeben, dass zur Zeit unserer Unterdrückung die Möglichkeit der Auswanderung oft die letzte Rettungsmöglichkeit dargestellt hat, dass wir jenseits des Ozeans Freunde besitzen, für die wir nur das Gefühl der Dankbarkeit haben können. Ein Gebot der Gerechttigkeit ist jedoch unser Recht auf Kolonialbesitz, auf Besitz der Länder, die kolonisiert werden müssen und sollen, in denen der Ueberschuss unserer Bevölkerung untergebracht werden könnte. Die polnische Arbeit könnte zur Bereicherung riesiger, heute brachliegender Gebiete beitragen. Unsere Auswanderung könnte neue Werte schaffen, der Ueberschuss unserer Bevölkerung könnte sich ansiedeln, ohne befürchten zu müssen, dass die Kinder das ihre Väter mit dem Heimatlande verbindende Band zerreissen, dass sie ihre Muttersprache vergessen und dem Einfluss eines fremden nationalen Elementes unterliegen. Zur Verbindung und Bedienung dieser unserer zukünftigen Kolonien wird die polnische Handelsflotte dienen. Unsere Schiffe werden uns von Uebersee die Produkte der Arbeit uneserer Volksgenossen bringen. Im Besitz von Kolonien werden wir für uns selbst und für die Produkte unserer Industrie neue reiche Absatzmärkte gewinnen und schaffen. Wir werden nicht ausschliesslich auf den täglichen Kampf auf den internationalen Märkten angeweisen sein. Ausser unseres inländischen Marktes werden wir noch den eigenen Markt in der Uebersee besitzen. Der Ueberschuss an Bevölkerung, der heute die Heimat verlässt, um seine Arbeit Fremden anzubieten, wird sie Polen zur Verfügung stellen, indem er in den Kolonien arbeitet und für die Heimat materielle Werte und Reichtümmer schafft.

Es ist unmöglich, im Rahmen eines kurzen Artikels ein so breites Thema, wie es das Seeproblem ist, zu erschöpfen. Deswegen habe ich mich in dieser kurzen Skizze nur darauf beschränkt, die Hauptrichtlinien zu zeigen, auf den sich der polnische schöpferische Gedanke und die polnische Arbeit bewegen müssen, und die für einen jeden von uns breite Horizonte und breite Möglichkeiten eröffnen. Wir wollen in unserer Arbeit nicht nachlassen, bis alles das, wovon wir heute noch träumen, Tatsache geworden ist. Unsere Häfen müssen sich entwickeln. In Pommerellen muss eine gewaltige Industrie erstehen, unser Handel muss sich vom fremden Einflusse und von fremder Vermittlung befreien. Die polnischen Schiffe müssen jegliche Gäste nicht nur der europäischen, sondern auch der transozeanischen Häfen werden; wir müssen Kolonien erhalten, nach denen wir den Ueberschuss unserer Bevölkerung leiten werden.

Erst dann werden wir unsere Mission für beendigt halten können, werden wir sagen können, dass unser Staat nich nur nach innen, sondern auch nach aussen stark ausgebaut ist. Unter der Devisé: „Auf zur Seé", wollen wir das elfte Jahr unserer Arbeit an der See beginnen, da wir ohne der See zu Grunde gehen werden.

Felix Rostkowski.

POLSKI HANDEL ZAMORSKI W OSTATNIEM DZIESIĘCIOLECIU.

Polski handel zamorski odgrywa w życiu gospodarczem Rzeczypospolitej coraz donioślejszą rolę, która zwłaszcza w ostatnich latach została należycie zrozumiana nietylko przez sfery kierownicze, lecz i przez całe społeczeństwo. Istnieje więc uzasadniona nadzieja, a nawet pewność, że Polska Niepodległa nie powtórzy błędów Polski Przedrozbiorowej, gdzie zagadnienie morza nie znalazło należytego oddźwięku w polityce państwowej.

Polska odzyskała dostęp do morza, według postanowień Traktatu Wersalskiego, w dwojakiej postaci, gdyż przyznano jej bezpośredni dostęp do morza, oddając skrawek brzegu morskiego, a jednocześnie przyznano Polsce specjalne prawa gospodarcze na obszarze Wolnego Miasta Gdańska, utworzonego z portu gdańskiego oraz najbliższej okolicy. W pierwszych latach praktyczne znaczenie dla celów gospodarczych posiadał jedynie udzielony Polsce pośredni dostęp do morza przez port gdański, gdyż na brzegu polskim nie posiadaliśmy ani jednego portu, który mógłby pośredniczyć w obrocie towarowym z zagranicą, na drodze morskiej. To też do r. 1925 polski handel zamorski kierował się głównie na Gdańsk, częściowo zaś przez inne porty, głównie niemieckie, jak Królewiec, Szczecin, Hamburg i Bremę. Dopiero poczynając od r. 1925, kiedy budowa portu w Gdyni posunięta została nieco dalej i dozwalała na rozpoczęcie eksploatacji tego portu na szerszą, chociaż skromną jeszcze, miarę, obok wyżej wymienionych portów coraz bardziej zaczęła występować Gdynia.

Obrót w porcie gdańskim do r. 1921 włącznie nosił wybitne znamiona lat powojennych, nienormalnych, gdyż przy bardzo znacznych liczbach obrotu towarowego przeważał przywóz, głównie artykułów żywności, tłomaczący się wyniszczeniem Polski przez wojny. Dopiero następne lata bardziej trafnie charakteryzują ewolucję polskiego handlu zagranicznego drogą morską, wykazując jednocześnie stały wzrost tego obrotu. Poczynając od r. 1919, obrót towarowy w porcie gdańskim dawał w poszczególnych latach następujące liczby: (w tonach)

	Przywóz	Wywóz	Ogółem
1919	174 000	72 235	246 235
1920	1 700 000	138 246	1 838 246
1921	1 026 420	378 952	1 405 372
1922	466 287	504 411	970 698
1923	654 929	1 062 864	1 717 793
1924	738 072	1 636 485	2 374 557
1925	690 779	2 031 969	2 722 748
1926	640 696	5 659 605	6 300 301
1927	1 517 194	6 380 420	7 897 614
1928	1 832 409	6 783 273	8 615 682

W najbardziej korzysnym roku przedwojennym przywóz przez port gdański, a mianowicie w r. 1912, wynosił 1,141,455 wywóz — 1,311,757 ogółem więc 2,453,212 ton. W ten sposób w latach powojennych obrót towarowy przez port gdański wzrósł bezmała czterokrotnie.

Struktura obrotu towarowego w porcie gdańskim odpowiada strukturze życia gospodarczego Polski i jest odbiciem jej potrzeb importowych oraz eksportowych. Odbiciem tych potrzeb, względnie możliwości, są też zmiany, jakie zaszły w poszczególnych latach.

Rok 1919 był dopiero zaczątkiem powojennego dźwigania się życia gospodarczego Polski z zupełnej ruiny, wobec czego również ruch towarowy w porcie gdańskim był bardzo nieznaczny. Podobnie następne dwa lata znajdowały się całkowicie pod wpływem następstw wojny, co tym razem wyraziło się jednak dość dużym wzrostem obrotu towarowego, jakkolwiek o bardzo jednostronnym charakterze, gdyż w tych latach przywieziono bardzo znaczne ilości wszelkiego rodzaju artykułów pierwszej potrzeby, potrzebne dla pokrycia zupełnego braku towarów na rynku wewnętrznym wyniszczonym w czasie wojny światowej oraz wojny bolszewickiej. Dopiero w r. 1922 obrót towarowy przez port gdański nabrał bardziej normalnego charakteru.

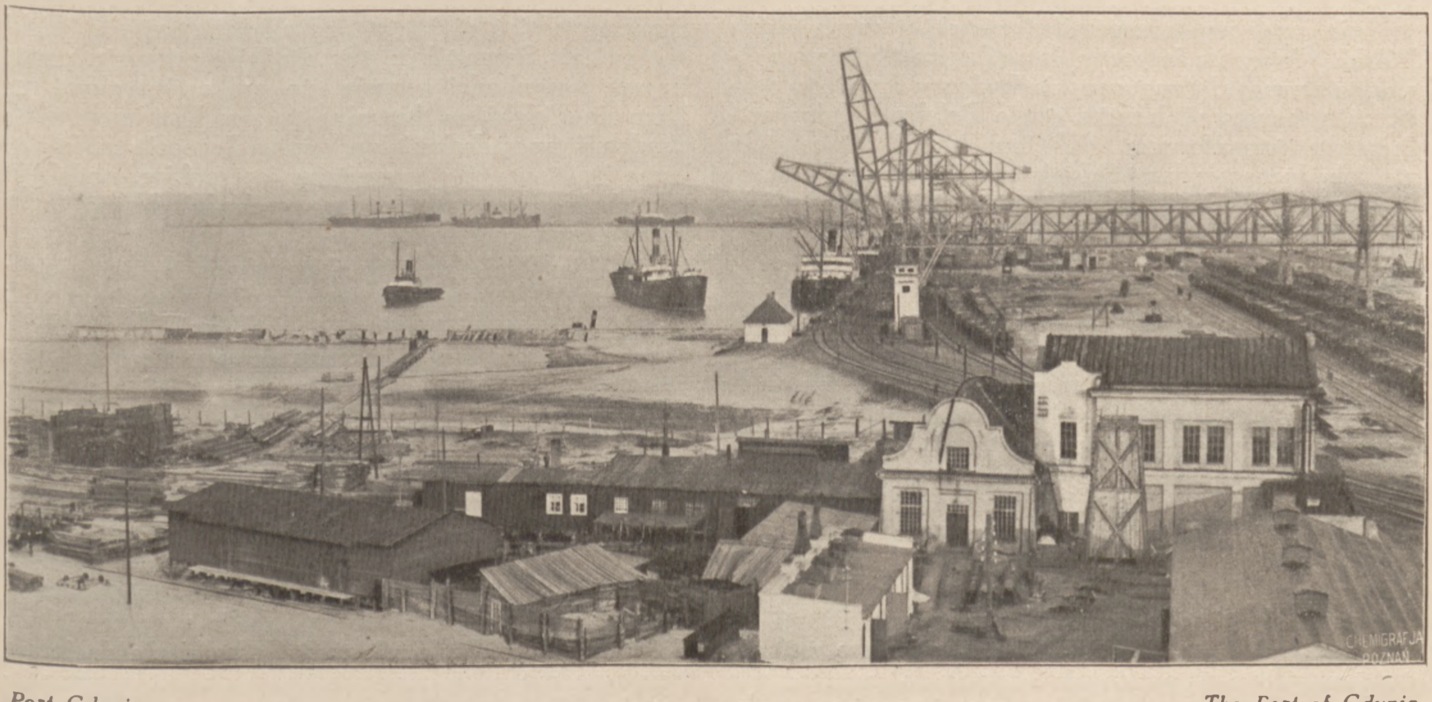
Wywóz przez port gdański wykazuje normalny rozwój od samego początku, to znaczy od r. 1919. Rozpoczął się na nowo, przerwany podczas wojny, wywóz drzewa, a w mniejszych ilościach zboża i cukru, a ponadto przybył od początku nowy artykuł wywozowy, w postaci przetworów ropy naftowej. W przywozie, poczynając od r. 1922 największą rolę odgrywają artykuły kolonjalne, nawozy sztuczne i chemikalja.

Po r. 1922 zaczął szybko wzrastać eksport drzewa, co spowodowało, że suma wywozu towarów znacznie przekroczyła sumę towarów przywożonych przez port gdański. W r. 1925 poraz pierwszy ukazał się w eksporcie nowy towar, a mianowicie węgiel, który wobec zatargu gospodarczego z Niemcami i zamknięcia niemieckiego rynku zbytu, skierowany został na rynki północne, drogą morską. Zwiększyło to bardziej jeszcze nierównowagę pomiędzy przywozem a wywozem towarów, tak iż port gdański nabrał charakteru portu eksportowego, gdyż nie było łatwo, przynajmniej doraźnie, zrównoważyć wywóz z przywozem, tembardziej, że obok węgla pojawiły się nowe towary eksportowe, jak cement i wyroby metalowe.

Dążąc do częściowej choć równowagi, postarano się przyciągnąć do portu gdańskiego również masowe ładunki importowe, które przechodziły do Polski, lub też do krajów sąsiednich przez porty konkurencyjne. W pierwszej linji zwrócono uwagę na rudy żelazne oraz łom żelazny, starając się przy pomocy odpowiedniej polityki taryfowo-kolejowej, oraz przez budowę odpowiednich urządzeń przeładunkowych w porcie, ściągnąć te towary do Gdańska. Starania te odniosły należyty skutek, gdyż udało się ściągnąć zarówno ładunki przeznaczone dla rynku polskiego, jak też część ładunków tranzytowych, szczególnie idących do Czechosłowacji. W rezultacie doprowadzono do tego, że w r. 1928 suma przywozu podniosła się do 1,832,409 ton, co stanowi już dość poważny odsetek wywozu, wynoszącego 6,783 273 tony.

Co się tyczy poszczególnych towarów, składających się na obrót towarowy w porcie gdańskim, to w przywozie największe znaczenie posiadają grupy: artykułów spożywczych, materjałów i przetworów chemicznych oraz rud, metali i wyrobów metalowych. Wśród artykułów spożywczych najważniejszym artykułem przywozowym są śledzie, następnie kawa, herbata i kakao, tłuszcze jadalne i wreszcie wśród pożywek — tytoń. Najważniejszym przetworem chemicznym przywożonym przez Gdańsk są nawozy sztuczne, mniejsze znaczenie posiadają oleje roślinne. Wreszcie przywożone są bardzo poważne ilości rud żelaznych, żelaza starego, metali i wyrobów metalowych. Z pośród innych towarów w przywozie zasługują na wymienienie: skóry surowe i wyprawione, materjały budowlane, papier i wyroby z papieru, materjały i wyroby włókniste oraz odzież i galanterja.

W wywozie największe znaczenie mają grupy: artykułów spożywczych, materjałów i wyrobów drzewnych, paliwa i produktów z nich oraz materjałów budowlanych. Wśród artykułów spożywczych największe znaczenie posiada zboże i cukier Drzewo wywożone jest zarówno w stanie surowym jak też obrobionym oraz w postaci wyrobów z drzewa. W grupie paliwa występują ogromne ilości węgla oraz stosunkowo poważne ilości przetworów ropy naftowej. Wśród materjałów budowlanych główne znaczenie posiada wywóz cementu. Z innych towarów zasługują na wymienienie produkty zwie-



Port Gdynia. *The Port of Gdynia.*

rzęce i wyroby z nich, nawozy sztuczne oraz wyroby włókniste.

Nie mogąc wdawać się w niniejszym artykule w szczegółową analizę obrotu towarowego w porcie gdańskim ograniczymy się do podania liczb przywozu i wywozu w roku 1928 z podziałem na grupy towarowe.

Obrót towarowy w r. 1982:

	Przywóz	Wywóz
	w tonach	
Artykuły żywności i używki	330 755	270 018
Produkty zwierzęce i wyroby	326 778	50 674
Drzewo i wyroby drzewno	5 742	914 192
Materjały budowlane	39 083	82 333
Paliwo, asfalt, smoła i produkty	54 421	5 400 957
Materjały i przetw. chemiczne	152 706	35 198
Rudy, metale i wyroby metal.	990 469	25 022
Papier, wyroby i druki	12 222	1 072
Materjały i wyroby włókniste	9 934	3 785
Odzież, galanteria itp.	81	23
Materjały wybuchowe	207	—
	1 832 409	6 783 273

Coraz bardziej wzrastający obrót towarowy polsko-gdański pociągnął za sobą konieczność rozbudowy portu i przeprowadzenia całego szeregu ulepszeń w urządzeniach portowych. Zwiększono obszary przenaczone na składowanie drzewa oraz zainstalowano nowoczesne urządzenia dla naładunku drzewa, zwiększono ilość istniejących w porcie zbiorników naftowych. zbudowano szereg nowych składów, powiększono i ulepszono nabrzeża portowe, zbudowano dwa nowe baseny dla przeładunku towarów masowych, ustawiono kilkadziesiąt nowych żórawi oraz specjalnych urządzeń dla naładunku węgla i wyładunku towarów masowych, jak rudy, starego żelaza itp. Równolegle do inwestycyj portowych roszerzono sieć linii kolejowych, obsługujących port, a w szczególności zbudowano szereg nowych bocznic i zwiększono zdolność przepustową sortowni.

Jednakże pomimo tych wszystkich ulepszeń i nowych prac nad rozbudową portu gdańskiego, port ten nie mógł wystarczyć dla potrzeb gospodarczych Polski. Żywotne interesy gospodarcze państwa polskiego wymagały rozpoczęcia budowy drugiego portu na własnem wybrzeżu, gdzie Polska byłaby wyłącznym gospodarzem. W ten sposób powstała myśl budowy portu w Gdyni, położonej w odległości 21 km od portu gdańskiego, gdzie dotąd znajdowała się tylko uboga wioska rybacka, licząca około 400 mieszkańców.

Budowa portu w Gdyni rozpoczęta została na wiosnę 1921 roku, lecz dopiero w r. 1924 po podpisaniu umowy na budowę portu z Konsorcjum polsko-francuskiem prace posunęły się szybko naprzód. Pierwsza serja robót została zakończona w r. 1930 i niezwłocznie rozpoczęto drugą serję robót, mających na celu wykończenie niektórych prac pierwszej serji oraz budowę dalszych basenów. Prace prowadzono w ten sposób, ażeby poszczególne części portu mogły być niezwłocznie po wykończeniu oddane do eksploatacji. Dzięki temu, już w r. 1924 mogły zawijać do portu większe statki zarówno pasażerskie jak i towarowe. Obrót portowy wzrastał w miarę wykańczania portu i w ostatnich 6-latach dał następujące liczby przywozu względnie wywozu towarów.

	Przywóz	Wywóz	Ogółem
		w tonach	
1924	631	9 086	9 717
1925	1 586	50 142	51 728
1926	179	413 826	414 005
1927	6 702	889 439	896 141
1928	190 133	1 767 215	1 957 348
1929	324 298	2 497 893	2 822 191

W przywozie największe ilości dają: tomasyna, ruda żelazna, złom żelazny, saletra, fosforyty, ryż niewyłuszczony, śledzie, tytoń, części maszyn, kamień brukowy, bawełna, trawa morska, materjały budowlane itp. towary. W wywozie większość ładunku stanowi węgiel. W znacznie mniejszych ilościach wywożone są: celuloza, papier, sól, cukier, wytłoki buraczane, ryż łuszczony, mąka ryżowa, otręby ryżowe, nasiona itp.

Oczywiście, że w miarę wykańczania budowy portu, oraz osiedlania się tam przedsiębiorstw eksportowych oraz importowych i wreszcie z chwilą wykończenia budowy linji kolejowej, łączącej Górny Śląsk z Gdynią, obrót towarowy w porcie gdyńskim zwiększy się ilościowo, a jednocześnie zróżniczkuje się jakościowo.

Obok Gdańska i Gdyni występuje jako port pomocniczy port w Tczewie, który już w latach 1925 i 1926 oddał duże usługi podczas zwiększonego wywozu węgla. Port ten można uważać jako port morski. gdyż towary ładowane są tam bezpośrednio na barki, mogące odbywać odbywać podróże morskie.

Poza tymi trzema portami polski handel zamorski korzysta również w dużym stopniu z portów obcych, a w pierwszej linji z portów niemieckich, jak Brema, Hamburg, Szczecin i Królewiec. Według oficjalnej niemieckiej statystyki kolejowej, przez te 4 porty, przechodzi rocznie około 1 miljon ton towarów przywożonych względnie wywożonych do Polski lub z Polski. Ta statystyka nie obejmuje jednak całego obrotu towarowego Polski przez te porty i należy przyjąć, że cały szereg dalszych towarów przywożonych jest dotychczas przez porty obce, a tą samą drogą przechodzą również różne towary eksportowane z Polski zagranicę. Szczególnie gdy chodzi o przywóz, przez Bremę przychodzi prawie że całkowite zapotrzebowanie Polski na bawełnę, przez Hamburg przychodzą towary kolonjalne, przez Szczecin ruda żelazna itp. towary, a wywożony jest cukier, podobnie jak zboże, przez Królewiec wychodzi drzewo oraz polskie ziemiopłody itp.

Konkurencja portów obcych oparta jest nietylko na nizkich kosztach przewozu, spowodowanych głównie bojowemi taryfami na kolejach niemieckich, lecz w dużym stopniu spowodowana jest ujęciem handlu zamorskiego Polski w ręce obcego pośrednika, który dysponuje doskonale zorganizowanym aparatem handlowym, długoletniemi stosunkami z zagranicznymi rynkami zakupu i sprzedaży, tanim kredytem itp. środkami, które pozwalają utrzymywać mu się w roli pośrednika w handlu zagranicznym Polski z zamorskiemi krajami. Dalszą przyczyną jest brak dostatecznych regularnych linij okrętowych, któreby łączyły porty polskie z portami bardziej odległymi, wskutek czego ładunki nie docierają bezpośrednio z kraju pochodzenia do kraju przeznaczenia.

Polska dąży do uwolnienia się od tego pośrednictwa obcego przez rozwój własnych portów, własnej floty handlowej, oraz własnego aparatu handlowego, któryby mógł należycie obsłużyć handel zagraniczny Polski. Jak widzieliśmy, obrót towarowy przez porty polskie wzrasta z roku na rok.

Jednocześnie możemy zauważyć, że wraz ze zwiększeniem się obrotu towarowego przez Gdańsk i Gdynię zwiększa się również udział polskiego handlu zamorskiego w ogólnym handlu zagranicznym Polski. Nie uwzględniając nawet Tczewa, udział ten w ostatnich latach wyraża się w następujących liczbach procentowych.

	Obrót towarowy polsko-zagran.	Obrót przez Gdańsk i Gdynię	Udział °/₀ °/₀
	w tonach		
1922	13 267 519	970 698	7,4
1923	20 831 965	1 717 713	8,2
1924	18 153 337	2 384 274	13,1
1925	17 012 776	2 774 476	16,3
1926	24 742 425	6 714 306	27,1
1927	25 259 098	8 793 755	35,0
1928	25 588 936	10 573 030	41,5

Widzimy z tego, że podczas gdy ogólny obrót towarowy Polski z zagranicą nie wzrósł nawet dwukrotnie, obrót przez porty polskie wzrósł 11-krotnie a udział obrotu przez porty polskie w ogólnym handlu zagranicznym Polski zwiększył się z 7,4 do 41,5%.

Jest to objaw bardzo pomyślny, zwłaszcza gdy zważymy, jakie znaczenie posiada handel morski w handlu zagranicznym państwa.

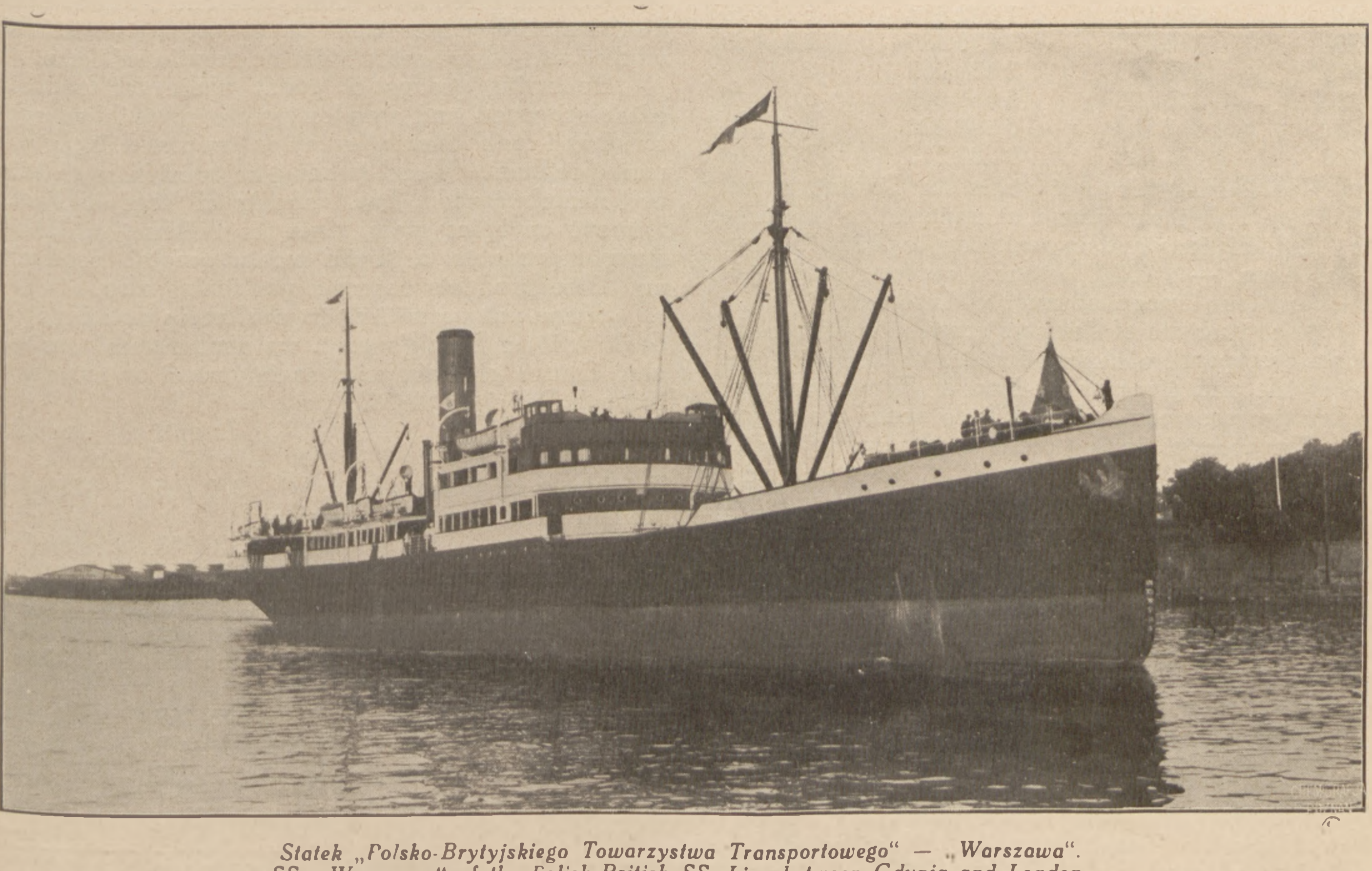
Polska dąży do równowagi bilansu handlowego, a że sztuczne zmniejszanie importu przy pomocy ceł i reglamentacji nie da się na dłuższą metę utrzymać, zrównoważenie bilansu da się uskutecznić wyłącznie tylko drogą zwiększenia eksportu. Zwiększenie to, obok udoskonalenia produkcji, zależne jest od nawiązania bezpośrednich stosunków handlowych z rynkami zagranicznymi oraz od tworzenia dogodnych i tanich połączeń transportowych.

Te możliwości daje przedewszystkiem droga morska. Z tego też względu zwrócenie jak najbaczniejszej uwagi na rozwój handlu morskiego posiada doniosłe znaczenie dla ogólnego rozwoju handlu zagranicznego Polski.

Dotychczas stosunki handlowe Polski z zagranicą obejmowały przeważnie kraje sąsiadujące z Polską. Mniejsze znaczenie posiadały pozostałe kraje europejskie, natomiast kraje pozaeuropejskie prawie że nie zaważały w naszym handlu zagranicznym. W ostatnich latach w wywozie kraje sąsiadujące z Polską (Niemcy, Czechosłowacja, Rumunja, Rosja i Łotwa), stanowiły około 50% całkowitego wywozu towarów, licząc według statystyki wartości towarów. Do innych krajów europejskich wywieźliśmy około 45% naszego eksportu. Z tego wynika, że na kraje pozaeuropejskie przypada zaledwie około 5% całkowitego wywozu z Polski. W przywozie sąsiedzi nasi dostarczyli nam około 38% towarów, inne kraje europejskie około 42%, kraje zaś pozaeuropejskie około 20% ogólnego przywozu.

W ostatnich czasach udział krajów niesąsiadujących bezpośrednio z Polską zaczął się nieco wzmagać. Również wzrósł obrót towarowy z krajami pozaeuropejskiemi, a więc tymi, gdzie droga morska bezwarunkowo ma zastosowanie. Zadaniem polskiej polityki gospodarczej jest stopniowe rozwijanie naszych stosunków handlowych z rynkami bardziej odległymi.

Zadanie to spełnić ma polski handel zamorski, korzystając ze swobodnej i dostępnej dla wszystkich drogi komunikacyjnej, nieznającej żadnych przeszkód w postaci granic celnych oraz innych, jaką jest droga morska. *Alfred Siebeneichen.*



Statek „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Transportowego" — „Warszawa".
SS. „Warszawa" of the Polish-British SS. Line between Gdynia and London.

POLISH OVERSEAS COMMERCE OF THE LAST 10 YEARS.

The importance of Republic's overseas commerce is well understood lately not only by the governing body but also by the people. There is all the reason to believe, hope and even to be sure of one thing that independent Poland shall never repeat mistakes of the old kingdom of Poland when the question of nation's sea outlet was given very little consideration and attention.

Thanks to the paragraphs of Versailles Treaty Poland recovered access to the sea in double form — one through own shores at Gdynia and surroundings, the other at Danzig. At first Danzig was the only one to represent practical value to the Polish commerce as the own shores possessed no port facilities whatsoever. Up to 1925, therefore, most of the Polish overseas commerce was handled through Danzig, while the rest of it went through German ports Koenigsberg, Stettin, Hamburg and Bremen. From that year on, when building of a new port at Gdynia progressed sufficiently to permit shipping and receiving of goods, though on a little scale yet, Gdynia began to compete with the above ports.

The volume of business at Danzig until 1921 was typically postwar, abnormal, consisting mainly of imports of eatables. This was due to the conditions of Poland ruined by the war. Only latter years characterize truly evolution of Polish overseas commerce schowing normalcy of business and steady increase of it. Beginning with 1919 following are the figures of business handled through Danzig. (in tones)

	Import	Export	Total
1919	174 000	72 235	246 235
1920	1 700 000	138 246	1 838 246
1921	1 026 420	378 952	1 405 372
1922	466 287	504 411	970 698
1923	654 929	1 062 864	1 717 793
1924	738 072	1 636 485	2 374 557
1925	690 779	2 031 969	2 722 748
1926	640 696	5 659 605	6 300 301
1927	1 517 194	6 380 420	7 897 614
1928	1 832 409	9 783 273	8 615 682

Considering the best years for Danzig, namely 1912, we find that volume of importation amounted to 1,141,455 tons and exportation to 1,311,757 tons, total, then, — 2,453,212 tons. Postwar years gave this port four times that much of business.

The structure of Danzig's growing volume of business coresponds with the structure of Poland's economical life and gives us an idea of Republic's needs in her overseas commerce. These needs are responsible for changes taking place in different years.

The year of 1919 witnessed but first moments of awakening of the Polish economical life after its complete ruin. This year, then, showed little activity in Danzig's share in business. Two following years brought little improvement though increase was eminent particularly in imports of articles of primitive neccessity needed badly for the inner market destroyed during World war and war with Bolshevists. Not until 1922 that business started toward normalcy.

Export was rather normal from the very beginning, from 1919. Wood, grain and sugar, articles handled through Danzig before the war, began to flow through in small quantity. New article was added — oil products. Imports beginning with 1922 consist mainly of eatables, artificial fertilizer and chemicals.

After 1922 export of wood increased rapidly and this accounts for larger export than import through Danzig. In 1925 a new article was added exportation through Danzig, namely coal which was destined for northern countries. The economical war with Germany made Poland look to other than German markets. Coal is, therefore, responsible for calling Danzig-exportation port — of Poland. It was not so easy then to balance export and import especially when shortly other new articles were added — cement and metal products.

Aiming to improve this condition steps were taken to bring through Danzig goods designated not only for Poland but for other countries dealing up to then through other rival ports. First throught was given the ore. Thanks to facilities by rebuilding of certain sections of Danzig's port and adoption of special transit method and tarif success was eminent. Most of the goods destined for Poland were shipped to Danzig and afterwards shipments for neighbouring countries, preeminently for Chechoslovak started to arrive in Danzig. This resulted in bringing imports to 1,832,409 tons in 1925 which makes for a good percentage of exports amounting in the same year to 6,783,273 tons of goods.

When it comes to classification of goods brought by the way of Danzig most important place occupy — eatables, chemicals and ore, metals and metal products. Eatables consist mainly of herrings, coffee, tea and cocoa, eatable fats, then — tobacco. From the chemical products — artificial fertilizer and to a smaller degree vegetable oils. Big quantities of ore and old iron, metals and metal product occupy considerable place also. Raw-hide and leather, building material, paper and paper products, textile, clothes and other wears must be mentioned here.

Following groups of goods make for export: eatables, wood and wooden products, building material and fuel. Among eatables grain and sugar are main products. Wood is being shipped in raw state and manufactured. Fuel consists of coal and oil. Cement occupies main place in building material. Animal products, artificial manur, metal products and fibre products deserve mentioning also.

Space not permitting to analize in detail goods dealt with in Dinzig's port, we shall restrain to giving figures of main articles imported or exported through Danzig in 1928.

	Imoprt	Export
	in tons	
Eatables and tobacco	330 755	270 018
Animal products and manufactures	326 778	50 674
Wood and wooden articles	5 742	914 192
Building material	39 083	82 333
Fuel, asphalt, pitch and produce	54 421	5 400 957
Chemical material and produce	152 706	35 198
Ore, metal and metal manufacture	990 469	25 022
Paper, produce and printings	12 222	1 072
Fibre goods	9 934	3 785
Clothes and other articles	81	23
Explosives	207	—
	1 832 409	6 783 273

The ever increasing Polish-Danzig business forced the authorities to rebuild some sections of the port and improve many of its departments. Larger territory for storing wood was acquired, modern cranes to load it were installed, number of oil-tanks was increased, new storehouses were put up, docks were bettered, two additional large basins were built, tens of new cranes handling coal, ore, iron etc. were constructed. Accordingly a new net of railroad tracks was establiched, particularly side-tracks thus facilitating the handling of mass-goods.

Due to the ever growing volume of business all those improvements could not meet the requirements. The need of a new port was eminent, nad Gdynia on Poland's own seashores was to solve the problem. Up to then this little village distant 21 kilom. from Danzig was but a little fishermen's colony numbering about 400 inhabitants.

Building of the port at Gdynia began in spring of 1921. Not until 1924 when contract for well planned building was drawn between the government and one, Polish-French building concern, that the works progresesd rapidly. First series of works were completed in 1930, the second series to include new basins started immediately after that. The works were planed to serve its purpose. Thanks to this large passenger boats and freighthers could sail to and from Gdynia in 1924. The business grew rapidly and in the last 6 years following amounts of goods imported or exported were accredited to the new Polish port:

	Import	Export (in tons)	Total
1924	631	9 086	9 717
1925	1 586	50 142	51 728
1926	179	413 826	414 005
1927	1 702	889 439	896 348
1928	190 133	1 767 215	1 957 348
1929	324 298	2 497 893	2 822 191

Imports consisted mainly of artificial fertilizer, ore, iron, salpetre, phosporus, rice, herrings, tobacco, machinery parts, building stone, cotton, sea-grass, building material and other goods. Coal made for most of exports, the other goods in smaller quantity were: celluoid, paper, salt, sugar, rice, rice-flower, rice-brans, seeds etc.

It must be borne in mind that when newly built railroad tracks to connect Gdynia with Upper Silesia are completed and number of exporting and importing houses at Gdynia have increased, the volume of business will grow in proportion and kinds of goods will change in classification.

A good helping hand to both ports serves the river-port of Toruń which thanks to its size and facilities played an important part in 1925 and 1926 when Danzig was overloaded with coal for export. This port able to anchor sea-barks transporting coal to distant overseas ports may be considered as a seaport also.

All these three ports do not handle all Polish overseas commerce; not a small percentage of it is being transported through foreign ports, namely Bremen, Hambourg, Stettin and Koenigsberg. According to the official German RR. statistics these four ports handle about one million of tons of goods from of for Poland yearly. These statistics do not cover all the goods handled by foreign ports, the amonut, therefore, cannot be considered as final. Port of Bremen handles all wool destined for Poland, Hamburg — eatables, Stetin — ore, iron, ec. Koenigsberg deals with most of Polish wood and agricultural products.

The competition of foreign ports in based first of all on Germany's low RR. tarif, then on German middlemen who thanks to their wonderful business organization, business relations and credit facilities grabbed the Polish overseas commerce into their own hands. They simply are impossible to eliminate and it's up to them to dictate way of transportation. Lack of good steamship connections from Danzig and Gdynia is another cause helping the German competition. Many shipments have to be reloaded thus delaying delivery.

Nevertheless Poland is aiming to eliminate these obstactles by developping her own ports, building her own commercial fleet and organizing her own



Statek P. P. „Żeglugi Polskiej" — „Tczew". *Steamer of the State's Concern „Żegluga Polska" — „Tczew" at Gdynia.*

sources to handle the overseas commerce. As we have noticed above the volume of business shipped by the way of Poland's own ports is growing systematically.

It's easy to notice also that growing figures of Polish overseas commerce in Gdynia and Danzig increase the influence of this commerce in Polish foreign trade in general. Excluding even Tczew we can see large participation of Gdynia and Danzig in Polish foreign trade in the following figures:

	Total in Polish foreign trade	Participation of Gdynia and Danzig	Partic %
	(in tons)		
1922	13 267 519	970 698	7,4
1923	20 831 965	1 717 713	8,2
1924	18 153 337	2 384 274	13,1
1925	17 012 776	2 774 476	16,3
1926	24 742 425	6 714 306	27,1
1927	25 259 098	8 793 755	35,0
1928	25 588 936	10 573 030	41,5

From the figures we see'then, that Poland's foreign trade within seven years not doubled even, but participation of ports in it increased 11 times, in other words the participattion of Danzig and Gdynia grew in 7 years from 7,4 to 45,5%.

It is a very hopeful sign for the country, moreover when we consider important role of overseas commerce in development of its foreign trade.

Poland is aiming to equalize her commercial balance. This in a long run being unobtainable by the way of atrificial methodes as increasing customs duties, reglamentation, etc. a full force must be given the exportation. Increase of exports — besides bettering of production — depends mainly upon direct relations with foreign markets and commodius cheap way of transportation.

Until now those relations were concentrating around surronding countries, neighbourning with Poland. The other European countries participated in our foreign trade in lesser degree and overseas countries other than European participated, if at all, very little. Poland's export to Germany, Czechoslovak, Rumania, Russia and Latvia amounted in the last few years to 50% of all the Polish exports, to other European countries — 45%, leaving for overseas countries the small percentage of 5%. Our imports gave neighbourning countries 38%, other European countries 42% and overseas countries 20% of all business from abroad.

Lately Poland's commercial trade with countries other than neighboring is foud on increase, also grew the trade with overseas countries where direct sea transportation is of unique importance. It is in the program of our economical policy to develop gradually our commercial relations with distant markets.

The task of it lies within our overseas commerce, whose ways of transportation are free and accessilble to everybody, meeting no obstcles in boarderlines, custom duties and other difficulties.

Alfred Siebeneichen.

POLENS ÜBERSEEHANDEL IM LAUFE DER LETZTEN ZEHN JAHRE.

Der polnische Ueberseehandel spielt in dem Wirtschaftsleben der Republik eine immer grössere Rolle, die besonders in den letzten Jahren die Verständnis nicht nur der leitenden Faktoren, sondern auch der gesamten Bevölkerung gefunden hat. Es besteht somit die begründete Hoffnung, ja sogar Sicherheit, dass das unabhängige Polen nicht die Fehler des früheren Königreichs Polen wiederholen wird, in dem die Seeprobleme in der Staatspolitik nicht eine entsprechende Berücksichtigung gefunden haben.

Polen hat seinen Zugang zum Meere, gemäss den Bestimmungen des Versailler Vertrages, in zweifacher Gestalt wiedererlangt, da ihm durch Abtretung eines Seeküstenstreifens ein unmittelbarer Zugang zum Meere zuerkannt worden ist, und da ihm auf dem Gebiete der Freien Stadt Danzig, die aus dem Hafen von Danzig und der nächsten Umgebung gebildet worden ist, besondere wirtschaftliche Rechte zugestprochen worden sind. In den ersten Jahren hat für wirtschaftliche Zwecke eine praktische Bedeutung lediglich der Polen zuerkannte indirekte Zugang zum Meere über den Danziger Hafen gehabt, da wir an der polnischen Küste keinen einzigen Hafen besassen, der den Warenaustausch mit dem Auslande auf dem Seewege vermitteln könnte. So ging denn bis zum Jahre 1925 der polnische Ueberseehandel hauptsächlich über Danzig, zum Teil auch über andere, vor allem deutsche Häfen, wie Königsberg, Stettin, Hamburg und Bremen. Erst vom Jahre 1925 an, in dem der Hafenbau in Gdynia gewisse Fortschritte gemacht hatte, was die Inangriffnahme der Exploitierung dieses Hafens, wenn auch noch in einem bescheidenen Umfange, ermöglichte, begann in den erwähnten Häfen immer mehr auch Gdynia in den Vordergrund zu treten. Der Umsatz im Danziger Hafen bis zum Jahre 1921 einschliesslich wies deutliche Merkmale der anormalen Nachkriegsjahre auf, da bei den ser grossen Zahlen des Warenumsatzes die Einfuhr hauptsächlich von Lebensmitteln, die sich durch die Auszehrung Polens durch Kriege erklärte, eine ausschlaggebende Rolle spielte. Erst die nachfolgenden Jahre charakterisieren treffender die Evolution des polnischen Ueberseehandels und weisen gleichzeitig eine ständige Steigerung der Umsätze in diesem Hafen auf. Beginnend mit dem Jahre 1919, hat der Warenumsatz im Danziger Hafen in den einzelnen Jahren die folgenden Zahlen ergeben:

	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt
1919	174 000	72 235	246 235
1920	1 700 000	138 246	1 838 246
1921	1 026 420	378 952	1 405 372
1922	466 287	504 411	970 698
1923	654 929	1 062 864	1 717 793
1924	738 072	1 636 485	2 374 557
1925	690 779	2 031 969	2 722 748
1926	640 696	5 659 605	6 300 301
1927	1 517 194	6 380 420	7 897 614
1928	1 832 409	6 783 273	8 615 682

In dem günstigsten Vorkriegsjahre, nähmlich im Jahre 1912, hat Einfuhr in dem Danziger Hafen

1 141 455 t., die Ausfuhr 1 311 757 t., der Gesamtumsatz somit 2 453 212 t. betragen. Somit hat der Warenumsatz über den Danziger Hafen in den Nachkriegsjahren eine Steigerung um fast das Vierfache erfahren.

Die Struktur des Warenumsatzes im Danziger Hafen entspricht der Struktur des Wirtschaftslebens Polens und ist ein Spiegelbild seiner Einfuhrbedürfnisse. Ein Spiegelbild dieser Bedürfnisse bezw. der Möglichkeiten sind auch die Aenderungen, die in den verschiedenen Jahren eingetreten sind.

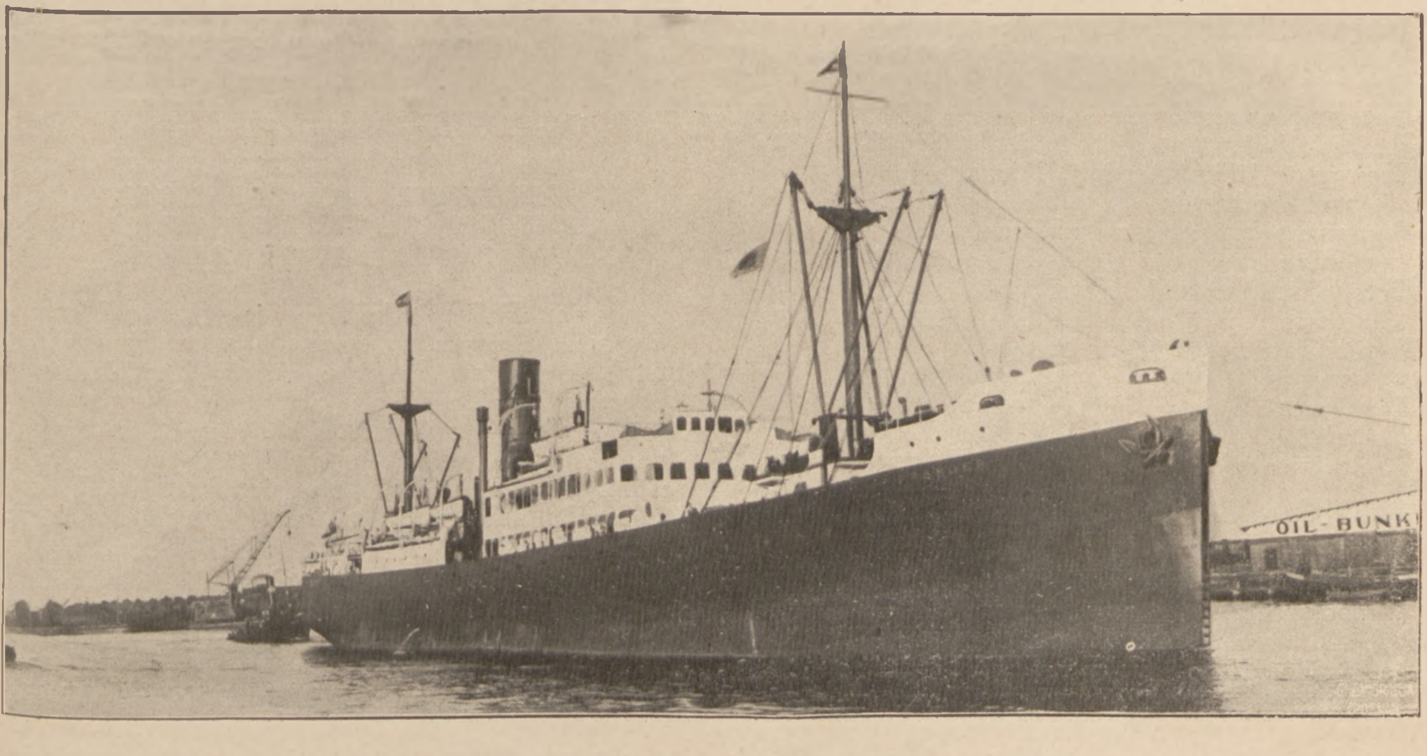
Das Jahr 1919 stellte erst den Anfang des Nachkriegsaufstiegs des Wirtschaftslebens Polens aus dem Zustand eines vollkommenen Ruins dar, so dass auch der Warenumsatz im Danziger Hafen sehr gering sein musste. Auch die folgenden zwei Jahre standen noch völlig unter dem Einfluss der Kriegsfolgen, was sich in diesem Falle jedoch durch eine ziemlich grosse Steigerung des Warenumsatzes, die allerdings einen einseitigen Charakter trug, ausdrückte, da in diesen Jahren sehr grosse Mengen von allerlei Artikeln des täglichen Bedarfs eingeführt worden sind, die zur Deckung des vollkommenen Warenmangels auf dem durch den Weltkrieg sowie den bolschewistischen Krig ausgezehrten Innemarkte notwendig waren. Erst im Jahre 1922 hat der Warenumsatz über den Danziger Hafen einen mehr normalen Charakter angenommen.

Die Ausfuhr über den Danziger Hafen weist vom Beginn an, d. h. vom Jahre 1919 an, eine normale Entwicklung auf. Von neuem hat die während des Krieges unterbrochene Ausfuhr von Holz, in einem geringeren Masstabe auch die Ausfuhr von Getreide und Zucker begonnen, wozu sich von Anfang an ein neuer Ausfuhrartikel in Gestalt der Naphthaderivate gesellte. In der Einfuhr spielten vom Jahre 1922 an Kolonialwaren, Kunstdüngemitteln und die chemischen Artikeln die grösste Rolle.

Nach dem Jahre 1922 begann die Holzausfuhr schnell zu wachsen, was zur Folge hatte, dass die Summe der Warenausfuhr um vieles die Summe der durch den Danziger Hafen eingeführten Waren überstieg. Im Jahre 1925 tauchte zum ersten Mal im Export eine neue Ware auf, und zwar die Kohle, die angesichts des wirtschaftlichen Konflikts mit Deutschland und der Sperrung des deutschen Absatzmarktes auf dem Seewege nach den nordischen Märkten geleitet worden ist. Es hat dies in einem noch höheren Masse das Missverhältnis zwischen Einfuhr und Ausfuhr vergrössert, so dass der Hafen von Danzig den Charakter eines Ausfuhrhafens anzunehmen begann, da es wenigstens vorläufig nicht leicht fiel, die Ausfuhr mit der Einfuhr ins Gleichgewicht zu bringen, und dies umsomehr, als neben der Kohle neue Ausfuhrwaren, wie Zement und die Metallprodukte, aufgetaucht sind.

Nach einem teilweisen Gleichgewicht wenigstens strebend, suchte man nach dem Danziger Hafen auch die Masseneinfuhrladungen, die nach Polen oder den Nachbarstaaten durch die Konkurrenzhäfen gingen, zu ziehen. In erster Linie lenkte man seine Aufmerksamkeit auf die Eisenerze, sowie auf Alteisen und suchte durch eine entsprechende Eisenbahntarifpolitik, sowie durch den Bau entsprechender Umladeeinrichtungen im Hafen diese Waren nach Danzig zu ziehen. Diese Bestrebungen haben einen vollen Erfolg gehabt, da es gelungen ist, sowohl die für den polnischen Markt bestimmten Ladungen, als auch einen Teil der Transitladungen besonders diejenigen, die für die Czechoslowakei bestimmt waren, nach Danzig umzuleiten. Im Ergebnis hat man es erreicht, dass im Jahre 1928 die Einfuhrsumme auf 1 832 409 t. gestiegen ist, was bereits einen ziemlich hohen Prozentsatz der 6 387 273 t. betragenden Ausfuhr darstellt.

Was die einzelnen Waren anbelangt, aus denen sich der Warenumsatz im Danziger Hafen zusam-



Statek „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego" — „Premier".
SS. „Premier" of the Polish-British SS. Line between Gdynia and London

mensetzt, so besitzen in der Einfuhr die grösste Bedeutung die Gruppen der Lebensmittel, der chemischen Materialien und Produkte, sowie der Erze, Metalle und Metallprodukte. Unter den Lebensmitteln sind die Heringe der wichtigste Einfuhrartikel, es folgen Kaffee, Tee, Kakao, Speisefette, sowie unter den Gebrauchsgegenständen Tabak. Das wichtigste chemische Produkt, das über den Danziger Hafen geht, ist der Kunstdünger, eine geringere Rolle spielen die Pflanzenöle. Schliesslich werden sehr grosse Mengen von Eisenerzen, Alteisen, Metallen und Metallprodukten eingeführt. Von den anderen Waren verdienen in der Einfuhr der Erwähnung: rohe und gegerbte Häute, Baumaterialien, Papier und Papierprodukte, Textilmaterialien und -produkte, sowie Konfektions- und Galanteriewaren.

In der Ausfuhr haben die grösste Bedeutung die Gruppen der Lebensmittel, der Holzmaterialien und -produkte, der Brennmaterialien und Produkte aus ihnen, sowie der Baumaterialien. Unter den Lebensmitteln kommt die grösste Bedeutung dem Getreide und dem Zucker zu. Das Holz wird sowohl im rohen und bearbeiteten Zustande, als auch in Gestalt von Holzfabrikaten ausgeführt. In der Gruppe der Brennmaterialien treten riesige Mengen von Kohle, sowie verhältnismässig grosse Mengen von Naphthaderivaten auf. Von den Baumaterialien besitzt die Zementausfuhr die Hauptbedeutung. Von den anderen Waren verdienen der Erwähnung die tierischen Produkte und Produkte aus ihnen, Kunstdünger, Metall- und Textilprodukte.

Da wir uns in dem vorliegenden Artikel nicht in eine engehende Analyse des Warenumsatzes im Danziger Hafen einlassen können, so werden wir uns auf die Anführung der Einfuhr- und Ausfuhrzahlen des Jahren 1928 unter Berücksichtigung der Warengruppen bezschränken.

Warenumsatz im Jahre 1928	Einfuhr	Ausfuhr
	in Tonen	
Lebensmittel und Gebrauchsgegenstände	330 755	270 018
Tierische Produkte	326 778	50 674
Holz und Holzprodukte	5 742	914 192
Baumaterialien	39 083	82 333
Brennmaterialien, Asphalt, Teer und Produkte	54 421	5 400 957
Chemische Materialien und Produkte	152 706	35 198
Erze, Metalle und Metallprodukte	990 469	25 022
Papier, Papierprodukte u. Drucksachen	12 222	1 072
Textilmaterialien und Produkte	9 934	3 785
Konfektion, Galanteriewaren usw.	81	23
Explosivstoffe	207	—
	1 832 409	6 783 273

Der immer mehr zunehmende polnisch-Danziger Warenumsatz machte einen Ausbau des Hafens, sowie die Durchführung einer Reihe von Verbesserungen in den Hafeninstallationen notwendig. Die zur Holzladung bestimmten Plätze wurden erweitert, moderne Einrichtungen für die Holzverladungen wurden installiert, die Zahl der im Hafen vorhandenen Naphthatanks wurde vermehrt, eine Reihe neuer Lager wurde geschaffen, die Hafenkais wurden verlängert und verbessert, zwei neue Bassins für den Umschlag von Massengütern wurden gebaut, einige zehn neue Kräne, sowie spezielle Einrichtungen für den Kohlenumschlag und für das Ausladen von Massengütern, wie Erz, Alteisen usw., wurden aufgestellt. Parallel zu den Hafeninstallationen wurde das Eisenbahnnetz, das den Hafen bedient, erweitert, insbesondere wurde eine Reihe neuer Nebengeleise geschaffen und die Durchlässigkeit der Sortieranlagen gesteigert.

Trotz aller dieser Verbesserungen und der neuen Arbeiten an dem Ausbau des Danziger Hafens konnte dieser Hafen doch den wirtschaftlichen Bedürfnissen Polens nicht genügen. Die Lebensinteressen des polnischen Staates machten die Inangriffnahme des Baus eines zweiten Hafens an der eigenen Küste, in dem Polen der einzige Herr sein würde, erforderlich. Auf diese Weise ist die Idee des Hafenbaus in Gdynia, das in Entfernung von 21 km vom Danziger Hafen liegt und in dem bisher nur ein armes, gegen 400 Bewohner zählendes Fischerdorf sich befunden hat, entstanden.

Der Hafenbau in Gdynia ist im Frühjahr 1921 aufgenommen worden, erst im Jahre 1924, nach der Unterzeichnung des Abkommens über den Hafenbau mit einem polnisch-französischen Konsortium, haben die Arbeiten Fortschritte aufzuweisen begonnen. Der erste Teil der Arbeiten ist im Jahre 1930 abgeschlossen worden, der zweite Teil ist unmittelbar darauf in Angriff genommen worden. Er bezweckt die Vervollkommnung gewisser Arbeiten des ersten Teils, sowie den Bau weiterer Bassins. Die Arbeiten wurden auf die Weise geführt, dass die einzelnen Hafenteile unmittelbar nach ihrer Vollendung zur Exploitation übergeben werden konnten. Dank diesem Umstande konnten bereits im Jahre 1924 grössere Passagier- und Frachtdampfer den Hafen anlaufen. Der Hafenumschlag nahm, nach Massgabe der Fortschritte des Hafenbaus, rasch zu und hat in den letzten Jahren die folgenden Zahlen der Ein- bezw. Ausfuhr ergeben:

	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt
		in Tonnen	
1924	631	9 086	9 717
1925	1 586	50 142	51 728
1926	179	413 826	414 005
1927	6 702	889 439	896 141
1928	190 133	1 767 215	1 957 348
1929	324 298	2 497 893	2 822 191

In der Einfuhr erbringen die grössten Mengen: Tomassin, Eisenerz, Alteisen, Salpeter, Phosphorite, ungeschälter Reis, Heringe, Tabak, Maschinenteile, Pflastersteine, Baumwolle, Seegras, Baumaterialien usw. In der Ausfuhr stellt die Mehrzahl der Ladungen die Kohle. In bedeutend geringeren Mengen werden ausgeführt: Zellulose, Papier, Salz, Zucker, Rübenschnitzel, geschälter Reis, Reismehl, Reiskleie, Sämereien usw.

Es ist klar, dass nach Massgabe der Vollendung des Hafenbaus und der Niederlassung im Hafen von Export- und Importunternehmungen, weiter mit dem Momente der Beendigung des Baus der Oberschlesien mit Gdynia verbindenden Eisenbahn, der Warenumsatz im Hafen von Gdynia sich mengenmässig vergrössern, gleichzeitig auch hinsichtlich seiner Qualität mannigfaltiger gestalten wird.

Neben Gdynia und Danzig besteht ein Hilfshafen in Tczew, der bereits in den Jahren 1925 und 1926, zur Zeit der gesteigerten Kohlenausfuhr, bedeutende Dienste geleistet hat. Dieser Hafen kann als ein Seehafen angesprochen werden, da die Waren dort unmittelbar auf Leichter, die zu Seereisen geeignet sind, verladen werden können.

Ausser diesen drei Häfen benutzt der polnische Ueberseehandel in einem grossen Masse auch die fremden Häfen, vor allem die deutschen Häfen, wie Bremen, Hamburg, Stettin und Königsberg. Nach der offiziellen deutschen Eisenbahnstatistik gehen über diese vier Häfen jährlich ungefähr 1 Millon t. Waren, die aus Polen ausgeführt, bezw. nach Polen eingeführt werden. Diese Statistik umfasst jedoch nicht den gesamten Warenumsatz Polens über diese Häfen und man muss annehmen, das eine Reihe weiterer Waren bisher durch fremde Häfen eingeführt wird, und dass denselben Weg auch verschiedene aus Polen nach dem Auslande ausgeführte Waren benutzen. Besonders gehen, soweit es sich um die Einfuhr handelt, über Bremen fast der gesamte Bedarf Polens an Baumwolle, über Hamburg die Kolonialwaren, über Stettin die Eisenerze und ähnliche Waren, während in der Ausfuhr denselben Hafen Zucker und Getreide, den Königsberger Hafen Holz und polnische Bodenprodukte benutzen.

Die Konkurrenz der fremden Häfen stützt sich nicht nur auf die niedrigen Transportkosten, die hauptsächlich durch die Kriegstarife der deutschen Eisenbahnen hervorgerufen werden, sondern ist in einem grossen Masse durch den Einfluss des fremden Tarifes auf den polnischen Seehandel bedingt, der über einen ausgezeichneten resp. über einen ausgezeichnet organisierten Apparat, über langjährige Beziehungen mit den ausländischen Ankauf- und Verkaufmärkten, über einen billigen Kredit und weitere ähnliche Mittel verfügt, die es ihm gestatten, sich in der Rolle eines Vermittlers im Aussenhandel Polens mit den Ueberseeländern behaupten. Eine weitere Ursache ist der Mangel an ausreichenden regulären Schiffslinien, die die polnischen Häfen mit den entfernteren Häfen verbinden würden, was zur Folge hat, dass die Ladungen nicht unmittelbar aus dem Ursprungslande nach dem Bestimmungslande gelangen.

Polen sucht sich von dieser fremden Vermittlung durch die Entwicklung seiner eigenen Häfen, seiner eigenen Handelsflotte, sowie seines eigenen Handelsapparates, der den Aussenhandel Polens in entsprechender Weise bedienen könnte, zu befreien. Wie wir gesehen haben, nimmt der Warenumsatz in den polnischen Häfen von Jahr zu Jahr zu.

Gleichzeitig können wir bemerken, dass parallel zu der Steigerung des Warenumsatzes über Danzig und Gdynia auch der Anteil des polnischen Ueberseehandels an dem Gesamtaussenhadel Polens immer mehr zunimmt. Dieser Anteil drückt sich auch ohne Berücksichtigung von Tczew in den letzten Jahren in den folgenden Prozentzahlen aus:

	Warenumsatz zwischen Polen und Ausland	Umsatz über Danzig und Gdynia	Prozentueller Anteil
	in Tonnen		
1922	13 267 519	970 698	7,4
1923	20 841 965	1 717 713	8,2
1924	18 153 337	2 384 274	13,1
1925	17 012 776	2 774 476	16,3
1926	24 742 425	6 714 306	27,1
1927	25 259 098	8 793 755	35,0
1928	25 588 936	10 573 030	41,5

Wir sehen daraus, dass, während der allgemeine Warenumsatz Polens mit dem Auslande nicht einmal um das Doppelte gestiegen ist, der Umsatz über die polnischen Häfen sich um das Elffache gesteigert hat und der Anteil des Umsatzes der polnischen Häfen an dem Gesamtumsatz der polnischen Ausfuhr von 7,4 auf 41,5% gestiegen ist.

Es ist dies eine sehr günstige Erscheinung, besonders wenn man berücksichtigt, welche Bedeutung der Ueberseehandel im Aussenhandel eines Staates besitzt.

Polen strebt das Gleichgewicht seiner Handelsbilanz an. Da die künstliche Erdrosselung des Importes vermittels der Zölle und der Reglementierung sich durch längere Zeit hindurch nicht aufrechterhalten lässt, so lässt sich die Balancierung der Bilanz ausschliesslich auf dem Wege einer Steigerung des Exportes herbeiführen. Diese Steigerung hängt, ausser von der Vervollkommnung der Produktion, auch von der Anknüpfung unmittelbarer Handelsbeziehungen auch mit den ausländischen Märkten, sowie von der Schaffung bequemer und billiger Transportverbindungen ab.

Dese Möglichkeiten gibt vor allen der Seeweg. Aus diesem Grunde besitzt auch die möglichst grosse Forcierung der Entwicklung des Ueberseehandels eine grosse Bedeutung für die allgemeine Entwicklung des Aussenhandels Polens.

Bisher haben die Handelsbeziehungen Polens mit dem Auslande vor allem die Nachbarstaaten Polens umfasst. Eine geringere Bedeutung besassen die übrigen europäischen Länder, während die aussereuropäischen Länder in unserem Aussenhandel fast gar keine Rolle gespielt haben. In den letzten Jahren haben die Nachbarstaaten Polens (Deutschland, die Czechoslowakei, Rumänien, Russland und Lettland) in der Ausfuhr gegen 50% der Gesamtwarenausfuhr, berechnet auf Grund der Statistik des Warenwertes, aufgenommen. Nach den anderen europäischen Ländern haben wir ungefähr 45% unseres Exports ausgeführt. Es ergibt sich daraus, dass auf die aussereuropäischen Länder kaum 5% der Gesamtausfuhr aus Polen entfällt. In der Einfuhr haben unsere Nachbarn uns gegen 38% Waren geliefert, die anderen europäischen Staaten gegen 42%, die aussereuropäischen Staaten gegen 20% des Gesamtwarenumsatzes.

In der letzten Zeit hat sich der Anteil der Polen nicht unmittelbar benachbarten Länder etwas zu steigern begonnen. Gestiegen ist auch der Warenumsatz mit den aussereuropäisches Ländern, mit denjenigen also, auf die der Seeweg ausschliessliche Anwendung findet. Die Aufgabe der polnischen Wirtschaftspolitik ist die allmähliche Entwicklung unserer Wirtschaftsbeziehungen mit den entfernteren Märkten.

Diese Aufgabe hat der polnische Ueberseehandel zu erfüllen, der einen freien, für alle zugänglichen, keine Hindernisse in Gestalt von Zollgrenzen usw. kennenden Verkehrsweg, wie ihn der Seeweg darstellt, benutzt.

Alfred Siebeneichen.

GDYNIA — PORT MORSKI.

Wyłącznie polską inicjatywą i tylko polską pracą została stworzona dzisiejsza Gdynia, polski port morski.

Pierwsza myśl o stworzeniu własnego portu morskiego na polskiem wybrzeżu powstała w roku 1920. Najodpowiedniejszem miejscem na ten cel uznano wioskę rybacką — Gdynię — położoną 22 kilometry na północ od Gdańska, tak ze względów topograficznych, jak i szerokich możliwości rozbudowy i dobrej ochrony od wiatrów i fali przez półwysep Hel. Jedyną wadą Gdyni jest brak bezpośredniego połączenia z Wisłą, jako główną arterją wodną Polski, której ujście do morza, przez niezrozumienie doniosłości gospodarczej tej rzeki dla ogromnych obszarów zjednoczonych, Traktat Wersalski nie przydzielił Polsce.

Realizacja dobrze przemyślanego projektu portu Gdyni opóźniła się z powodu ciężkich warunków gospodarczych w Polsce, mających początek w ogromnem zniszczeniu prawie wszystkich ziem polskich przez zaborców, działania wojenne i okupacje. Dopiero w roku 1924 zostaje definitywnie podpisana umowa pomiędzy Rządem Polskim, a konsorcjum Polsko-Francuskiem, oddająca budowę samych urządzeń portowych w wykonanie. Na przyspieszenie tempa robót portowych wpłynęło w wielkim stopniu bezrobocie węglowe w Anglji i konflikt celny Polski z Niemcami; zamiast rynków w prowincjach wschodnio-niemieckich otworzyły się szerokie pola dla zbytu węgla polskiego w krajach nadbałtyckich, wschodnio-europejskich, a nawet śródziemnomorskich. Płynąca rzeka pociągów kolejowych ku morzu z węglem i innymi produktami polskiej wytwórczości, wywarła również dodatni wpływ na polską myśl twórczą, która odtąd coraz silniej zwraca się ku morzu.

Trzech ludzi zasłużyło się dobrze dla sprawy morskiej w Polsce, a to: inż. Tadeusz Wenda projektodawca portu Gdyńskiego i jego kierownik budowy, b. Minister inż. Józef Kiedroń, który w roku 1924 podpisał umowę na budowę portu w Gdyni i obecny Minister Przemysłu i Handlu inż. Eugenjusz Kwiatkowski, który Gdynię doprowadził do dzisiejszego stanu.

Ubiegłe lata cechują wytężony wysiłek całej Polski ku ugruntowaniu swej ekspansji na morzu przez szybką rozbudowę portu w Gdyni, ożywienie go wzmagającem się życiem handlowem, wiązanie Gdyni z całą kulą ziemską szeregiem linji regularnych żeglugowych i zbliżeniem polskich centrów przemysłowych z morzem i Gdynią, przez budowę magistrali kolejowej Gdynia—Śląsk. Dla krajów, które współuczestniczyły w szalonym postępie technicznym wieku zeszłego i początkach obecnego, może się wydać ta polska praca nie tak doniosła i ogromna, jak dla Polaków, których zaborcy odsunęli od morza na 1½ wieku i wszystko zrobili, by naturalną ekspansję gospodarczą dorzecza Wisły skierować na zachód lub wschód, to też jest zupełnie jasnem, że dotychczasowe wyniki pracy w Gdyni zachęcają Polskę do coraz intensywniejszego pędu na morze.

Rezultaty pracy Gdyni jako portu, mimo, że jest on stale w budowie, są już dość poważne. Kiedy rok 1924 wykazuje znikomo mały przeładunek, to w roku ubiegłym 1929, przeładowano niespełna 3 miljony ton towarów, a zatem port Gdyński zajął już, pod względem obrotu, jedno z poważniejszych miejsc wśród portów bałtyckich. Najlepiej obrazuje to nam odpowiednie zestawienie:

Przeładunek w Porcie Gdynia:

Rok 1924	—	10 000	ton
„ 1925	—	51 000	„
„ 1926	—	414 000	„
„ 1927	—	898 000	„
„ 1928	—	1 966 000	„
„ 1929	—	2 822 000	„

Porównanie obrotów w portach europejskich za rok 1929.

Hamburg:	—	27 500 000	ton
Antwerpja:	—	23 800 000	„
Marsylja:	—	9 300 000	„
Gdańsk:	—	8 427 000	„
Le Harre:	—	4 800 000	„
Gdynia:	—	2 620 000	„

W porównaniu z portem Gdańskim, Gdynia wykazuje wyższy tonaż przeciętny statków zawijających; w roku 1929 przeciętny tonaż dla Gdyni wynosił 930 t. R. Netto, podczas gdy dla Gdańska w tymsamym roku tylko 720 t. R. Netto, czyli około 30% niższy. Tłumaczy się to faktem, że Gdynia ma dostateczną głębokość dla okrętów oceanicznych, podczas, gdy Gdańsk może okręty takie przyjmować tylko z trudnością.

Nie możemy jednakże przemilczeć, że dotychczasowy rozwój Gdyni był zbyt jednostronnym i niesłusznym na dalszą metę. Gdynia nie była pomyślana jako port wyłącznie węglowy; eksport węgla z lat ubiegłych wybitnie przyczynił się do jej rozwoju, a teraz rozpoczyna się eksploatacja portu drobnicowego. Dalsze urządzenia przeładowcze dla węgla tylko stopniowo będzie się rozbudowywać, temwięcej, że magistrala kolejowa Śląsk—Gdynia jeszcze nie jest ukończona, a obecne linje kolejowe już są wyzyskane w 100%. Dlatego teraz po zainstalowaniu szeregu nowoczesnych urządzeń przeładunkowych dla węgla w części południowo-wschodniej portu punkt ciężkości pracy przenosi się w głąb portu do I-ego basenu wewnętrznego, nad którym powstało i powstaje cały szereg magazynów, składów i zakładów przetwórczych. W najbliższych latach, po wybudowaniu II-ego basenu wewnętrznego, po otworzeniu tam strefy wolnocłowej, rozpocznie się intensywny handel składowy i transytowy, a następnie nad kanałem przemysłowym powstanie przemysł portowy.

Połączenie Gdyni regularnemi linjami żeglugowemi tak pod polską, jak pod obcą banderą, już obecnie pozwoliło skierować dużą część handlu drobnicą wartościową i przewozu emigrantów do tego polskiego portu. Również z roku na rok wzrasta ruch pasażerski tak przybrzeżny, jak i do krajów bałtyckich, skoncentrowany w Gdyni w południowej części portu. Obok rozwija się dość pomyślnie ruch statków i kutrów rybackich oraz powstaje szereg chłodni, magazynów i przetwórni przemysłu rybnego. Przemysł okrętowy przejściowo zainstalował się nad basenem Południowym, w bezpośredniej bliskości dotychczasowego centrum ruchu okrętów, tj. mola węglowego, ale w ciągu najbliższych lat przeniesiony zostanie nad kanał przemysłowy, poza portem wolnocłowym.

Pod względem technicznych prac port Gdyński mogą nam scharakteryzować cyfry co do nabrzeża, sieci kolejowej, urządzeń przeładowczych, składów itp. Budowa całego portu w Gdyni, według zasadniczego projektu, obejmuje dwa etapy; I-szy — wybudowanie awanportu, pirsu pasażerskiego, basenu węglowego, basenu Południowego i basenu Prezydenta; II-gi — wybudowanie II-ego basenu wewnętrznego dla strefy wolnocłowej oraz handlu i przemysłu. Etap I-szy w ciągu roku bieżącego będzie ukończony, sprawa rozbudowy portu w II-gim etapie została sfinalizowana umową, zawartą przed kilku tygodniami pomiędzy Ministerstwem Przemysłu i Handlu, a konsorcjum Polsko-Francuskiem, określającą okres i czas dla tych robót.

Etap II-gi będzie miał na celu lepsze wykorzystanie portu dla skierowania handlu drobnicowego i transytowego do Czechosłowacji, Rumunji i Rosji, które dotychczas słabą rolę odgrywają w ekspansji morskiej.

Cyfry odnośne są następujące:

Długość gotowych falochronów — 2500 m.

Długość nabrzeży gotowych do eksploatacji i już eksploatowanych 6000 m, o głębokościach 8—11 m.

Sieć kolejowa w porcie i przetokowa 40 000 m.

Hangary i składy portowe już w eksploatacji lub gotowe o powierzchni w 47 000 m^2.

Urządzenia przeładunkowe: 4 krany po 1,5 t., 6 kranów po 2,5 ton, 2 krany po 5,0 ton, jedna wywrotnica wagonowa o wydajności 400 ton na godzinę, jeden żóraw pływający o podnośności 25,0 ton.

Wszystkie te urządzenia techniczne są ostatnim wyrazem techniki portowej i maszynowej.

Koszty, które pokryło Państwo Polskie na rozbudowę portu w Gdyni, wynoszą niespełna 150 miljonów złotych, z czego na prace czysto portowe przypada około 63%, na inwestycje kolejowe 8%, hangary i przemysł przetwórczy państwowy w porcie 23%, a gmachy i urzędy państwowe 8%.

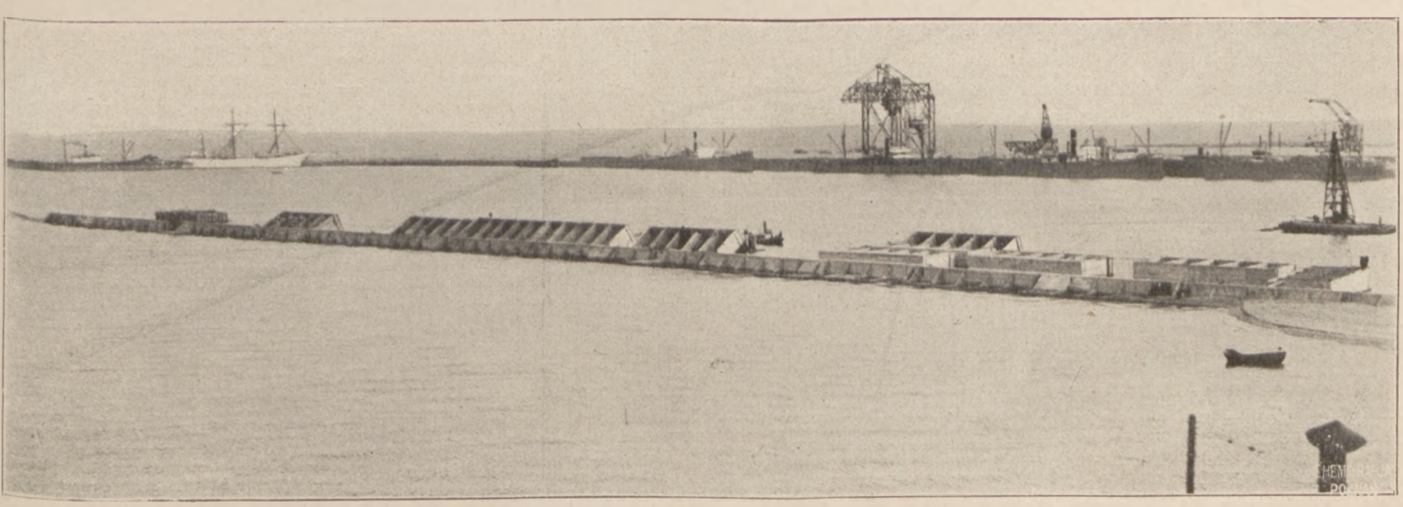
Inicjatywa prywatna znajduje w porcie Gdyńskim szerokie poparcie ze strony Rządu Polskiego. Dla przejęcia kosztów inwestycji urządzeń przeładowczych Ministerstwo Przemysłu i Handlu wydzierżawiło na kilkadziesiąt lat gotowe tereny portowe całemu szeregowi firm węglowych na molo węglowem i nad basenem węglowym, a następnie przedsiębiorstwom żeglugowym i transportowym nad basenem I-szym wewnętrznym. Dla poparcia eksportu produktów rolniczych wybudowano chłodnię eksportową; wybudowanie wielkiej łuszczarni ryżu i będącej na ukończeniu olejarni pozwoliło na uprzemysłowienie i uszlachetnienie obrotu portowego. Zaopatrzenie stoczni i warsztatów okrętowych nad basenem południowym w żóraw pływający i dok pływający stworzyło możność naprawy uszkodzeń okrętów, zawijających do portu Gdyńskiego, bez uciekania się o pomoc do innych portów.

Poważnem zadaniem dla Państwa Polskiego jest obecnie sprawa przyśpieszenia rozbudowy miasta portowego, by w ten sposób w Gdyni skoncentrować całkowicie handel morski i instytucje finansowe, konieczne do kredytowania transakcji. Gdynia do roku 1924 była wioską rybacką o ludności niewiele ponad 1000 ludzi liczącą, obecnie jest wprawdzie stałych mieszkańców w Gdyni ponad 28 000, ale jest to cyfra niewspółmierna do liczby mieszkańców w innych portach europejskich. Jeśli weźmiemy jako podstawę cyfry przeładunku towarowego dla wyżej już wymienionych sześciu portów europejskich i ich zaludnienie, to się okaże, że Gdynia pod tym względem jest objawem anormalnym, który w najbliższej przyszłości przez odpowiednią politykę Rządu i Banku Gospodarstwa Krajowego musi być usunięty.

STOSUNEK
OBROTU TOWAROWEGO DO LUDNOŚCI:

Port	Obrót towarowy ton	Ilość mieszkańców	Ton/mieszk.
Hamburg . .	27 500 000	1 134 000	20,5
Antwerpja .	23 800 000	300 000	80,0
Marsylja . .	9 300 000	652 000	14,2
Gdańsk . .	8 427 000	220 000	38,0
Le Havre . .	4 800 000	158 000	30,5
Gdynia . .	2 822 000	28 000	101,0

Organizacja zarządu portem w Gdyni dotychczas całkowicie jest etatystyczną. Było to koniecznem dla skoncentrowania wysiłków Rządu w rozbudowie i równoczesnej eksploatacji portu. Ten stan nie może jednak istnieć w przyszłości, z czego dobrze zdaje sobie sprawę sam Rząd Polski, starając się umożliwić w czasach najbliższych wejście do zarządu sferom go-



Port Gdynia. Budowa pyrsu pasażerskiego. *The Port of Gdynia. Construction of Passenger Pier.*

spodarczym. Portem w Gdyni zarządza obecnie Dyrektor Urzędu Morskiego, którego organem doradczym jest t. zw. Rada Portu, podczas gdy władzą zwierzchnią i kontrolną jest nadal Minister Przemysłu i Handlu. W przyszłości ma port w Gdyni otrzymać zupełną autonomję, a zarząd nad nim będzie wykonywać Rada Portu przez swego dyrektora zarządzającego i komisje fachowe. Do Rady Portu wejdą przedstawiciele Rządu, Izb Przemysłowo-Handlowych, przedsiębiorstw handlowych, przemysłowych i żeglugowych.

Poruszając sprawę portu w Gdyni, trudno nie podkreślić jego znaczenia dla polityki gospodarczej Rządu Polskiego. Dwa porty, Gdynia i Gdańsk przejmują obecnie w eksporcie 44%, a w imporcie 35% całkowitego obrotu handlowego Polski z zagranicą, z czego na Gdynię przypada 11,4% względnie 4,3% w eksporcie i imporcie ogólnym, podczas gdy jeszcze w roku 1923 polski obrót morski przez Gdańsk wynosił zaledwie 6,2% w eksporcie i 20,5% w imporcie. Niezapominajmy przytem, że polski obrót handlowy z zagranicą wogóle, wzrósł w tych czasach około 80%. Ponieważ w Gdańsku Polska nie jest gospodarzem wyłącznym, zatem zupełnie zrozumiałem jest, że szczególną troską otacza Gdynię. Dotychczasowa wymiana gospodarcza Polski z krajami zamorskimi jest dopiero w rozwoju, zatem Gdynia musi w niej odegrać dominującą rolę, nietylko jako port przeładunkowy, ale jako przeciwwaga dla portów niemieckich na Bałtyku, które coraz intensywniej starają się naturalny bieg ekspansji morskiej Polski i krajów przyległych — z południa na północ — odchylić na zachód. Tego współzawodnictwa Gdańsk sam podjąć by się nie mógł.

Aleksander Potyrała.

DER SEEHAFEN GDYNIA.

Ausschliesslich auf Grund einer polnischen Initiative und nur durch polnische Arbeit ist das heutige Gdynia, der Seehafen Polens, geschaffen worden.

Zum ersten Mal ist der Gedanke von der Bildung eines eigenen Seehafens an der polnischen Küste im Jahre 1920 gefasst worden. Als der für diesen Zweck am bestem geeignete Ort ist das Fischerdorf Gdynia, das 22 km. im Norden Danzigs liegt, erkannt worden und dies sowohl aus topographischen Gründen, als auch mit Rücksicht auf die vorhandenen Ausbaumöglichkeiten und auf den guten Schutz vor den Winden und Wellen durch die Halbinsel Hel.

Die Realisierung des wohldurchdachten Projektes des Hafens von Gdynia hat sich infolge schweren wirtschaftlichen Bedingungen, in denen sich Polen befand, und die auf die Verwüstung fast aller polnischen Gebiete durch die Teilmächte, die kriegerischen Ereignisse und die Okkupationen zurückzuführen sind, verspätet. Erst im Jahre 1924 ist das Abkommen zwischen der polnischen Regierung und dem polnisch-französichen Konsortium, die die Durchführung des Baus der Hafeninstallationen betrifft, endgültig unterzeichnet worden. Auf die Beschleunigung des Tempos der Hafenarbeiten haben in einem grossen Masse der Bergarbeiterstreik in England, sowie der polnisch-deutsche Zollkonflikt eingewirkt. Als Ersatz für die Märkte in den ostdeutschen Provinzen haben sich breite Absatzmöglichkeiten für polnische Kohle in den Baltenstaaten, in den west-europäischen Staaten, sogar in den Mittelmeerstaaten eröffnet. Der nach der See mit Kohlen und mit anderen Produkten polnischer Erzeugung gehende Strom von Eisenbahnzügen hat auch auf die polnische schöpferische Gedankenwelt, die seither immer mehr sich nach der See orientiert, einen günstigen Einfluss ausgeübt.

Drei Männer haben sich um das Seeproblem in Polen wohlverdient gemacht, und zwar Tadeusz Wenda, der den Hafen von Gdynia projektiert hat und dessen Bau leitet, der ehemalige Minister Józef Kiedroń, der im Jahre 1924 das Abkommen über den Hafenbau in Gdynia unterzeichnet hat, sowie der gegenwärtige Industrie- und Handelsminister, Eugenjusz Kwiatkowski, der Gdynia auf sein gegenwärtiges Niveau gebracht hat.

Die letzten Jahre charakterisieren die angestrenkte Arbeit ganz Polens an der Schaffung der Grundlagen für seine Seeexpansion durch den schnellen Ausbau des Hafens von Gdynia, durch dessen Belebung auf dem Gebiete des Handelsvekehrs, durch die Verbindung Gdynias mit allen Kontinenten vermittels einer Reihe von regulären Schiffslinien, sowie durch die Annäherung der polnischen Industriezentren an die See und an Gdynia vermittels der im Bau befindlichen Eisenbahnmagistrale Oberschlesien-Gdynia.

Die Ergebnisse der Arbeit Gdynias als Hafen sind, obgleich dieser Hafen ständig ausgebaut wird, bereits ziemlich umfangreich. Wärend das Jahr 1924 einen verschwindend kleinen Umsatz aufweist, hat man im vergangenen Jahre 1929 fast 3 Millionen T. Waren umgeschlagen. Der Hafen von Gdynia hat somit hinsichtlich seines Umsatzes unter Ostseehäfen bereits eine der ersten Stellen erobert. Am besten kommt diese Tatsache in der folgenden Zusammestellung zum Ausdruck:

Umsatz im Hafen von Gdynia:

Jahr 1924	—	10 000	Tonnen
„ 1925	—	51 000	„
„ 1926	—	414 000	„
„ 1927	—	898 000	„
„ 1928	—	1 966 000	„
„ 1929	—	2 620 000	„

Umsatz der europäischen Häfen im Jahre 1929:

Hamburg:	—	27 500 000	Tonnen
Antwerpen:	—	23 800 000	„
Marseille:	—	9 300 000	„
Danzig:	—	8 427 000	„
Le Havre:	—	4 800 000	„
Gdynia:	—	2 620 000	„

Im Jahre 1929 hat die Durchschnittstonnage für Gdynia 930 Registertonnen netto betragen, es erklärt sich dies durch die Tatsache, dass Gdynia für Ozeanschiffe ausreichende Tiefe hat.

Der Kohlenexport der vergangenen Jahre hat in einem grossn Masse zur Gdynias Entwicklung beigetragen, doch beginnt jest die Explcatierung des Stückgutumsatzhafens. Die Umladeinstallaticnen für Kohle wird man nur allmählich ausbauen und dies umsomehr, als die Eisenbahnmagistrale Schlesien—Gdynia noch nicht beendet und die bisherigen Eisenbahnverbindungen bereits in 100% ausgenutzt sind. Deshalb wird gegenwärtig nach der Installierung einer Reihe von neuzeitigen Kohlenumladeeinrichtungen in dem südöstlichen Teil des Hafens der Schwerpunkt der Arbeit nach dem Innern des Hafens, nach dem ersten Innebassin, verlegt, in dessen Nähe eine ganze Reihe von Schuppen, Lagern und verarbeitenden Industriewerkstätten enstanden ist und ensteht. In den nächsten Jahren nach der Vollendung des Baus des zweiten Innebassins und nach der Bildung einer Freizone in ihm wird ein intensiver Lager- und Transithandel aufgenommen werden. Im Anschluss daran wird an den Ufern des Industriekanals die Hafenindustrie entstehen.

Die Verbindung Gdynias durch reguläre, unter polnischer oder fremder Flagge fahrender Schiffahrtslinien hat es bereits jetzt ermöglicht, einen grossen Teil des wertvollen Stückgutverkehrs und des Emigrantentransportes nach diesem Hafen umzuleiten. Von Jahr zu Jahr wächst auch der Passagierverkehr, und zwar sowohl der Küstenverkehr, als auch der Verkehr nach den Ostseeländern, die beide in dem südlichen Teil des Hafens von Gdynia konzentriert sind. Daneben entwickelt sich ziemlich günstig der Verkehr der Fischerschiffe und Kutter; an dem Fischerhafen steht eine Reihe von Kühlanlagen, Magazinen und Werkstätten der Fischindustrie. Die Schiffindustrie hat sich vorübergehend an dem südlichen Bassin installiert, in unmittelbahrer Nähe des bisherigen Zentrums des Schiffsverkehrs, d. h. des Kohlenmolos. In den nächsten Jahren wird sie jedoch in den Industriekanal jenseits der Freihafenzone verlegt werden.

Hinsichtlich der technischen Arbeit können den Hafen von Gdynia die sich auf die Kailänge, auf die Länge der Eisenbahnlinien, auf die Umladeeinrichtungen, Lager beziehenden Zahlen charakterisieren Der Bau des ganzen Hafens in Gdynia sieht gemäss dem grundsätzlichen Gesetze, zwei Etappen vor: erste Etappe — der Bau des Vorhafens, des Passagierhafens, des Innenbassins, des südlichen Bassins und des Bassins des Präsidenten der Republik; die zweite Etappe-Ausbau des zweiten Innenbassins für die Freihafenzone und des Industriekanals. Die erste Etappe wird im Laufe dieses Jahres vollendet werden. Die Frage des Hafenausbaus in der zweiten Etappe ist durch das vor einigen Wochen zwischen dem Industrie- und Handelsministerium und dem polnisch-französischen Konsortium abgeschlossene Abkommen, das die Zeitdauer dieser Arbeiten regelt, gelöst worden.

Die zweite Etappe wird eine bessere Ausnutzung des Hafens durch Heranziehung des Stückgut- und Transithandels nach der Czechoslowakei, Rumänien



Statek P. P. „Żeglugi Polskiej" — „Niemen" — w Gdyni. *Steamer of the State's Concern „Żegluga Polska" at Gdynia.*

und Russland bezwecken, die bisher noch nicht diese Stellung in der polnischen Seeexpansion einnehmen, die sie unter normalen Umständen einnehmen könnten.

Die entsprechenden Zahlen stellen sich folgendermassen dar:

Länge der fertigen Wellenbrecher — 2 500 m.

Länge der zur Exploitierung bereiten und bereits exploitierten Kais — 6 000 m. bei einer Tiefe von 8—11 m.

Das Hafeneisenbahnetz — 40 000 m.

Die Oberfläche der bereits exploitierten oder fertiggestellten Hangare und Hafenlager — 47 000 qm.

Umladeeinrichtungen: 4 Kräne von je 1,5 t., 6 Kräne von je 2,5 t., 2 Kräne von 5 t., 1 Waggonkipper mit einer Stundenergiebigkeit von 400 t., 1 Schwimmkran von 25 t. Tragfähigkeit.

All diese technischen Einrichtungen entsprechen den Forderungen der modernsten Hafenmaschinentechnik.

Die durch den polnischen Staat für den Hafenbau von Gdynia aufgebrauchten Geldsummen betragen nicht ganz 150 Millionem Złoty, wovon auf die ausgesprochenen Hafenarbeiten gegen 63%, auf die Eisenbahninvestitionen 8%, auf den Bau der Hangare und auf die staatliche Verarbeitungsindustrie im Hafen 23%, auf die staatlichen Gebäude und Aemter 8% entfallen. Die Privatinitiative findet im Hafen von Gdynia seitens der polnischen Regierung weitgehende Unterstützung. Das Industrie- und Handelsministerium hat staatliche Hafenterains an dem Kohlenmolo und Kohlenbassin einer Reihe von Kohlenfirmen auf längere Zeit verpachtet. Zwecks Förderung des Exportes von landwirtschaftlichen Produkten ist bereits eine Exportkühlanlage geschaffen worden. Der Bau einer grossen Reissschälerei und der Vollendung entgegengehende Oelmühle hat die Industrialisierung und Veredlung des Hafenverkehres ermöglicht. Die Versehung der Werft und der Schiffswerkstätten an dem südlichen Bassin mit einem Schiffskran und einem Schwimmdock hat die Möglichkeit der Ausbesserung der Beschädigungen der den Hafen von Gdynia anlaufenden Schiffe, ohne die Hilfe anderer Häfen in Anspruch nehmen zu brauchen, geschaffen.

Eine bedeutungsvolle Aufgabe ist für den polnischen Staat gegenwärtig die Frage der Beschleunigung des Ausbaus der Hafenstadt, um auf diese Weise in Gdynia ganzen Ueberseehandel und die zur Kreditierung der abgeschlossenen Transaktionen notwendigen Finanzinstitutionen zu konzertieren. Bis zum Jahre 1924 war Gdynia ein Fischerdorf mit einer Bevölkerung, die wenig mehr als 1000 Köpfe betrug. Gegenwärtig besitzt Gdynia zwar mehr als 28 000 ständige Einwohner, doch steht diese Zahl in keinem Verhältnis zu der Zahl der Einwohner der anderen europäischen Häfen. Wenn wir die Zahlen des Warenumsatzes in den bereits obenerwähnten sechs europäischen Häfen und deren Bevölkerung zur Grundlage nehmen, so wird es sich erweisen, dass Gdynia eine in dieser Hinsicht anormale Erscheinung ist, was in der nächsten Zukunft durch eine entsprechende Politik der Regierung und der Bank Gospodarstwa Krajowego geändert werden muss.

Verhältniss des Warenumsatzes zur Bevölkerung.

Hafen	Warenumsatz in Tonnen	Bevölkerungszahl	Bevölkerungstonnen
Hamburg . .	27 500 000	1 134 000	20,5
Antwerpia .	23 800 000	300 000	80,0
Marsylja . .	9 300 000	652 000	14,2
Gdańsk . .	8 427 000	220 000	38,0
Le Havre . .	4 800 000	158 000	30,5
Gdynia . .	2 620 000	28 000	94,0

Die organisation der Hafenverwaltung in Gdynia stellt sich bisher vollkommen etatistisch dar. Es war dies wegen der Notwendigkeit der Konzentrierung der Anstrengungen der Regierung in der Richtung auf den Ausbau und auf die glechzeitige Hafenexploitation erforderlich. Dieser Sachverhalt kann jedoch in der Zukunft nicht bestehen bleiben, worüber sich die polnische Regierung selbst vollkommen Rechenschaft ablegt, indem sie bereits jetzt eine Interimsorganisation zu schaffen bestrebt ist und für die nächste Zeit die Heranziehung der wirtschaftlichen Kreise zur Verwaltung vorsieht. Den Hafen von Gdynia verwaltet gegenwärtig der Direktor des Seeamtes, dem ein beratendes Organ, der sogenannte Hafenausschuss, zur Seite steht, während die kontrollierende und vorgesetzte Bahörde auch weiterhin das Industrie- und Handelsministerium geblieben ist. In der Zukunft soll der Hafen von Gdynia eine vollkommene Autonomie erhalten; seine Verwaltung wird in Händen des des Hafenausschusses liegen, der die durch seinen Verwaltungsdirektor und durch die Fachkommissionen ausüben wird. An dem Hafenausschuss werden Vertreter der Regierung, der Indusrie- und Handelskammer, der Handels-, Industrie- und Schiffahrtsunternehmen teilnehmen.

Bei der Besprechung des Hafensproblems von Gdynia kann man auch dessen Bedeutung für die Wirtschaftspolitik der polnischen Regierung nicht unerwähnt lassen. Die zwei Häfen Gdynia und Danzig bewältigen gegenwärtig in der Ausfuhr 44%, in der Einfuhr 35% des gesamten Warenumsatzes Polens mit dem Auslande, wovon auf Gdynia 11,4% bezw. 4,3% in der Gesamtausfuhr und Einfuhr entfallen, während noch im Jahre 1923 der polnische Ueberseehandel über Danzig—Gdynia war damals noch nicht bestanden — kaum 6,2% im Export und 20,5% im Import betragen hat. Wir dürfen dabei nicht vergessen, dass der polnische Warenumsatz mit dem Auslande in diesem Jahre insgesamt um ca. 80% gestiegen ist. Gdynia und Danzig muss somit in ihm eine dominierende Rolle nicht nur als Umladehäfen, sondern auch als Gegengewicht gegen die deutschen Häfen an der Ostsee übernehmen, die immer intensiver den natürlichen Weg der Seeexpansion Polens und der Nachbarländer — vom Süden nach Norden — nach dem Westen abzudrängen bestrebt sind. Diese Konkurrenz könnte Danzig allein nicht auf sich nehmen.

Aleksander Potyrała.

GDYNIA THE SEAPORT.

Today's Gdynia -- the Polish seaport, it's the fruit of Polish initiative and Polish endeavor and work exclusively.

First thought of creating our own seaport on the Polish seashore was born in 1920. A small fishermen's village — Gdynia — situated 20 klm north of Danzig was considered as the most suitable place for this purpose. Well protected from winds by Hel peninsula, big enough to expand with its growth, located topographically good, the spot was decided upon as the future Polish cimmercial sea-outle.

The quick realization of the well thought project was hampered by the poor economical conditions of the country — a direct outcome of the war its ruinous operations on Polish territory. The building of port improved offhand when the Polish government signed in 1924 to the contract with Polish-French construction concern, whose task was to conduct the works. The coal strike in England and custom war with Germany fastened the works. German markets for Polish coal were replaced by those of Baltic countries, East-European and even Meditteraen. The flowing river of loated trains toward seaoutlet, carrying Polish coal and other products, influenced greatly Polish creative power. The call of sea rang great opportunities in the years of Polish businesmen.

Three men rendered great service the Polish sea-problem, and they are: constr. engineer, Mr. Mr. Taddheus Wenda, originator of the project and the manager of works, ex-minister engineer, Mr. Joseph Kiedroń who signed the contract for building of the port, and the present minister of industry and commerce, engineer, Mr. Eugene Kwiatkowski, who brought Gdynia to what she is today.

The last few years are marked with enormous effort of all the nation to strengthen its expansion toward sea by prompt execution of works at Gdynia, by ewening the place with commercial activities connecting it with all the universe by the way of establishing regular steamship service, and finally by nearing it to the Polish business and industrial centers through building of a railroad line: „Gdynia-Silesia. For the nations who participated in technical miracles of the last century and beginning of the present progress of works at Gdynia may not amount to much but for Poles who were seperated from the sea for over century and a half, whose natural trend of business expansion by Vistula was perfidiously directed by the agressors to the East and West, — this progress of works at Gdynia means a lot, it intensifies Polish desire for expansion farther and farther.

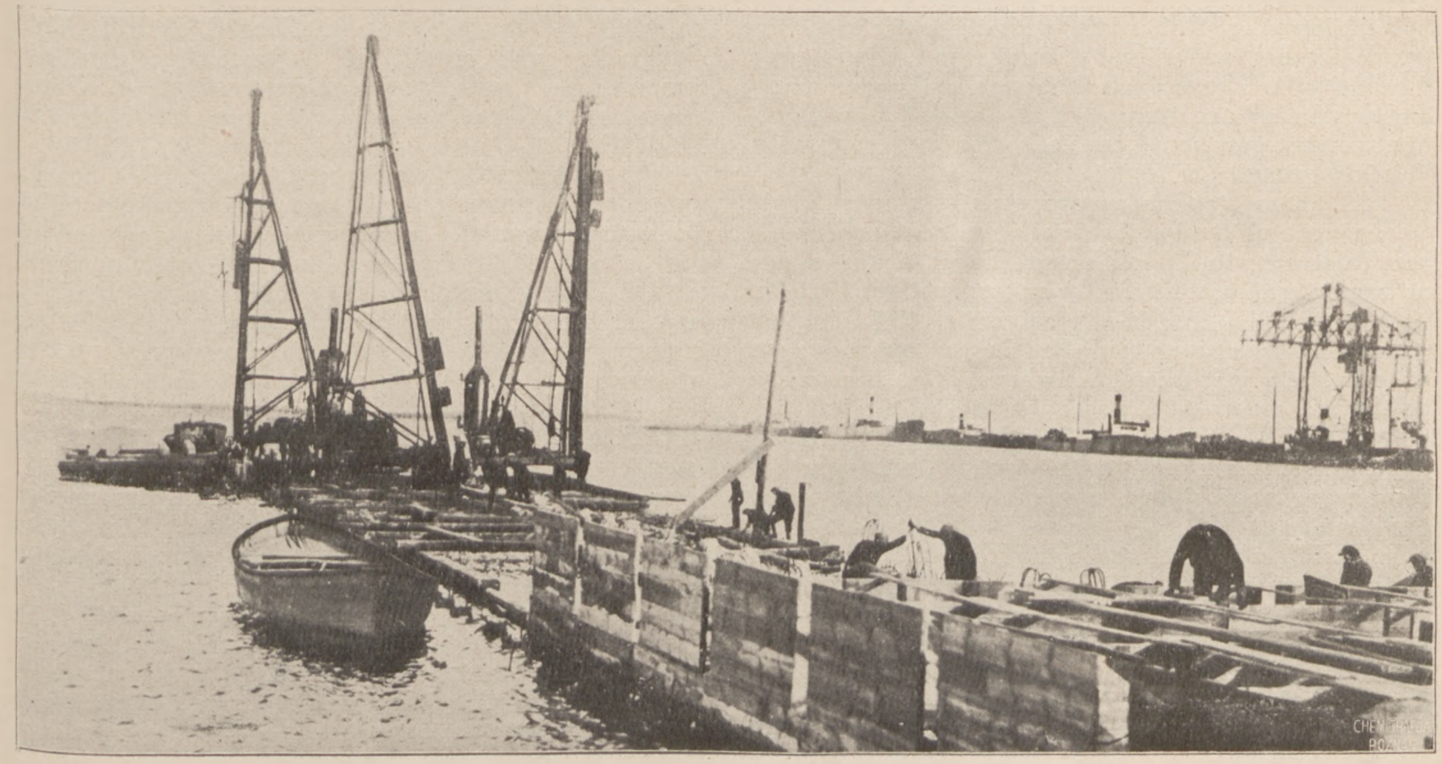
In spite of difficulties the state of works at Gdynia at present is perfectly satisfactory. A little comparison of figures showing the amount of goods handled by this new port justifies fully our statement. While in 1924 this amount was very little, the year of 1929 reaches 2 822 000 tons and puts Gdynia on the list of Baltic ports as one of most importance. Following statistics speak for themselves:

Goods handled in Gdynia:

1924	—	10 000	tons
1926	—	51 000	„
1926	—	414 000	„
1927	—	898 000	„
1928	—	1 966 000	„
1929	—	2 822 000	„

Comparing Gdynia with European ports

Hamburg:	—	27 500 000	tons
Antwerpja:	—	23 800 000	„
Marsylja:	—	9 300 000	„
Gdańsk:	—	8 427 000	„
Le Harre:	—	4 800 000	„
Gdynia:	—	2 620 000	„



Z budowy portu Gdyńskiego. Wbijanie pali. *The Port of Gdynia. Building of the Port.*

With all the favorable aspects for the port it its hard to cverlook some sort of onesided policy in developing the place. Coal was responsible for its growing but it shall be not forgotten that Gdynia was not established as a coal basis only. Only now that minor shipments are given better attention. Of course, the works on making Gdynia fit to meet largest coal shipments possible continue though the progress is rather slow. This slowliness does not affect development of port, especially now when direct RR. line — Silesia-Gdynia is not completed yet and all the railroad tracks leading to Gdynia are 100% busy. It is predicted that when the second basin will be completed and custom-free zone opened, warehouse and transit business will develop on a big scale and development of local industry is prognosticated.

New port having arranged regular passenger and cargo service both under foreign and Polish flags permitted the arrival of many an emmigrant and received and sent away many a vuluable shipment of minor articles.

From the technical point of view building of Gdynia's port was divided in two parts. First part covered building of advance-port, passenger pier, coal basin, Southern basin and Presidential basin. Second part considers building of inner basin for purposes of custome free zone and industrial commerce's needs. First section of works will be completed this year, for the execution of works connected with second section Polish Ministry of Industry and Commerce just signed a contract with Franco-Polish concern, time-limit being a vital and important point of said contract.

The second section of the port has in view transit business for Czechoslovak, Rumania and Russia, items which so far played no part in Polish sea expansion but which could have done so, and ought to.

Works acomplished — in figures:

2 500 m. of jetties.

6 000 m. of shores ready for landing — water 8—11 m. deep.

40 000 m. of RR. tracks within the port.

Reloading apparatus: 4 cranes of 1,5 tons each, 6 cranes of 2,5 tons each, 2 cranes of 5 0 tons each, one device for overturning of cars with 400 tons productiveness per hour, and one floating crane with hoisting capacity of 25,0 tons.

All these appliances are strictly modern.

The cost of building carried by the Government amouted so far to 150 millions of Zlotys. This amount of money was used in following proportion: 63% for port works, 8% for RR. investments, 23% for hangars and governmental industrial enterprises, and 8% for state buildings and offices. Private initiative at Gdynia meets with hearty support from the Government. For the price of installation of reloading apparatus Ministry of Industry and Commerce has rented for tens of years ready for use territories of the port: to many coal firms — on the coal mole and cola basin, to the steamship lines and express companies — on the I inner basin. In order to promote export of agricultural products special cold storage houses were built; ricepeeling and oil-refinery somehow ennobled port's business. Floating crane and dry-docks help to repair arriving boats when neccessary thus saving them trouble to seek other ports for this purpose.

The next step for the Government to undertake is to speed up with developing of the city itself so as to permit to concentrate there all the sea commerce and financial institutions needed badly for financing of all transactions. Gdynia up to 1924 was a village of 1000 inhabitants, and though since the number of population increased up to 28 000, it does not stand any comparison with other ports. Comparing instead the volume of Gdynia's business we must admit that the size of business in face of small number of inhabitants presents an abnormal state of affaires and the policy of both the Government and the Bank Gospodarstwa Krajowego must change and remedy such a situation.

PROPORTION
OF BUSINESS TO THE POPULATION

Port	Goods Handled tons	Population	Ton Inhabit.
Hamburg . .	27 500 000	1 134 000	20.5
Antwerp . .	22 800 009	300 000	80 0
Marseilles .	9 300 000	652 000	14.2
Danzig . .	8 427 000	220 000	38,9
Le Havre . .	4 800 000	158 000	30.5
Gdynia . .	2 822 000	28 000	101,0

Governing body of the port consists so far of government officials. It was neccessary to have such a body in order to concentrate on developing and simultaneously exploating the port. Such an organization would be unbearable in the future, and this is well realized by the Polish Government, wherefore, the present body is considered as a temporary government of Gdynia's port. The future must rest with the businessmen.

At present there is so called Sea Office with a Director who is the head of the port. He has advisory committee or a Board of Port. Minister of Industry and Commerce is the head of them all. In the future the port will receive complete autonomy and will be governed by the Board of Port with a Director and a number of special committies. Board of Port will consist of representatives of the Gevernment, Chambers of Commerce, Industry and Navigation.

Speaking of Gdynia's port it's impossible not to underline its meaning to the economical policy of the Polish Government. Two ports, Gdynia and Danzig handle now 44% of exports and 35% of imports of all the Polish foreign trade. Gdynia itself handles now 11,4% of all the Polish export and 20,5% of import. In 1923 Danzig handled only 6,2% of export and 20,5% of import, then, Gdynia did not exist yet. It must be remembered also that Polish foreign commerce increased in the last few years 80%. Poland naturally does everything to bring Gdynia to the highest possible position in nation's life and business. The country's economical policy toward the overseas countries is as yet in the stage of development, Gdynia has to play a great part in this respect not only as a port to reload the goods byt also as a counter-balance to the German Ports of Baltic which are trying to turn Polish sea expansion to the Eeast and block way from South to the North. Danzig alone in no may could meet this task.

Aleksander Potyrała.

FLOTA HANDLOWA — WYKŁADNIK POLSKIEJ POLITYKI MORSKIEJ.

Okręty pod polską banderą dowodzą, że kraj nasz docenia ważność własnej polityki na morzu i stara się ją umocnić.

Przypominanie szeregu prób koło stworzenia własnej żeglugi morskiej, w pierwszych latach niepodległości Polski, — naszem zdaniem — nie jest już pożytecznem, bo ani te próby nie zostawiły dla nas żadnych realnych wskazówek na przyszłość, ani nie stanowią kart chlubnych w historji naszej żeglugi. Przed żeglugą morską otwiera się wielka przyszłość, dlatego jej obecnem zadaniem się zajmiemy.

Zakupienie pięciu pierwszych okrętów handlowych we Francji dały możność Rządowi Polskiemu utworzyć przedsiębiorstwo okrętowe „Żegluga Polska". Po pierwszym kroku Rządu Polskiego, w roku 1926, dającym początek żegludze towarowej i pasażerskiej, poszły dalsze w kierunku żeglugi regularnej, emigracyjnej, prywatnej. I mimo, że od zasadniczego momentu rozwoju polskiej floty handlowej dzieli nas zaledwie trzy lata, wyniki pracy są ogromne. Okazało się, że nawet bez tradycji w tym kierunku potrafimy gospodarzyć w przedsiębiorstwach żeglugowych, niegorzej od narodów z wiekowemi doświadczeniami morskiemi.

Obecnie istnieją trzy przedsiębiorstwa żeglugowe, których okręty pływają pod polską banderą, a czwarte jest w stadjum organizacji.

„Żegluga Polska", przedsiębiorstwo państwowe oparte na zasadach handlowych, stworzone w początkach roku 1927, zasłużyło się w wielkiej mierze dla kraju, przez uprawianie swymi statkami handlowymi żeglugi z portów Gdyni i Gdańska, co ułatwiło eksport pod polską flagą na rynki zamorskie, oraz przez zorganizowanie przybrzeżnej żeglugi pasażerskiej i wycieczek sezonowych do krajów nadbałtyckich co przyczyniło się bardzo do spopularyzowania morza wśród publiczności polskiej, coraz częściej spędzającej czas wolny nad Bałtykiem, oraz przyczyniło się wydatnie do ożywienia handlowego pomiędzy miejscowościami wybrzeża polskiego

Obrót towarowy „Żeglugi Polskiej" z roku na rok wzrasta, tak samo liczba pasażerów rok rocznie wybitnie się powiększa. Niespełna pół miljona ton towarów przywiezionych i wywiezionych z portów polskich i przewiezionych pomiędzy obcymi portami, a dalej ponad 150 000 pasażerów przewiezionych w roku 1929 statkami przybrzeżnymi i wycieczkowymi najlepiej stwierdzają doniosłość znaczenia tego przedsiębiorstwa w gospodarstwie krajowem.

„Żegluga Polska" dotychczas, wszystkiemi okrętami towarowymi uprawiała żeglugę nieregularną. Złożyło się na to wiele czynników, a przedewszystkiem te, że statki są budowane dla towarów masowych, podczas gdy linje regularne wymagają międzypokładów, ze względu na drobnice, następnie regularne linje wymagają uruchomienia agentur handlowych w odwiedzonych portach, a to było w latach ubiegłych zbyt rozległem zadaniem, by je móc dobrze wykonać. Jednakże „Żegluga Polska" już z dniem 1 kwietnia uruchomi pierwszą swą regularną linję żeglugową do portów bałtyckich, który będą obsługiwać statki „Tczew" i niedawno zakupiony „Chorzów". W ten sposób uzyska Gdynia bezpośrednie połączenie z portami wschodniego wybrzeża Bałtyku: statki regularnie w odstępach dwutygodniowych, 1-go i 15-go każdego miesiąca, odchodzić będą do Libawy, Rygi, Tallina i Helsingforsu. Drugą projektowaną linją regularnej żeglugi ma być linją śródziemnomorska, dla której „Żegluga Polska" ma zamiar zakupić 4 statki, każdy po 4000 t. D. W. Z krajami tamtejszymi dotychczas nie prowadzimy jeszcze zbyt ożywionego handlu, w dużej mierze z braku regularnej linji pod własną banderą, dlatego inicjatywę w tym kierunku należy powitać z całem uznaniem. Poza powyższymi okrętami dla ruchu towarowego, w najbliższej przyszłości, przewidziany jest okręt pasażerski o pojemności około 3000 t. R. Br., któryby służył do dalszych wycieczek zamorskich, więc do krajów wschodniej Europy, Śródziemnego morza itd.



Statek towarowo pasażerski „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego" — „Rewa".
S. S. „Rewa" of the Polish-British S. S. Line.

„Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe" powstało w zupełnie innych warunkach i inne ma cele, aniżeli „Żegluga Polska". Chodziło bowiem o stworzenie regularnej linji żeglugowej towarowo-pasażerskiej pomiędzy Gdynią a portami angielskimi dla przewozu produktów rolnictwa polskiego, ulegających zepsuciu i pasażerów, udających się z Polski przez Anglję do obu Ameryk. W tym celu Rząd Polski wszedł w porozumienie z angielskiem towarzystem żeglugowem Ellerman Wilsons Line, które już przedtem utrzymywało stałą komunikację z Gdańskiem; cztery statki tego towarzystwa przeszły pod polską banderę, przyczem 75% udziału w nowem towarzystwie polsko-brytyjskiem przejął nasz Rząd, a 25% zatrzymała Ellerman Wilsons Line.

Nowa linja pod polską banderą przyczyniła się wydatnie do wzmożenia eksportu artykułów rolniczych na rynki angielskie, ponieważ statki są zaopatrzone w chłodnie, przez co jaknajlepszy towar jest gwarantowany. Do Anglji wywozi się na tej linji przedewszystkiem bekony, masło, szynki, jaja, ryż, cukier, następnie parafinę, drzewo, dychty, zboże itp.. Z powrotem natomiast przewożą te okręty z Anglji towary kolonjalne, tytoń, wełnę, przędzę, maszyny itd. Do czasu uruchomienia chłodni eksportowej w Gdyni w lecie bieżącego roku, statki Towarzystwa Polsko-Brytyjskiego zawijają do Gdańska natomiast potem będą one wychodzić tylko z Gdyni, gdzie dla ładunków drobnicowych towarzystwo otrzymało osobny skład na nabrzeżu polskiem, bezpośrednio przy chłodni. Eksplotacja tej linji zapoczątkowaną została w roku 1929, a jednak w przeciągu tego krótkiego czasu, wywarła ona bardzo dodatni wpływ na kształtowanie się polskiego obrotu z Anglją, tak w przewozie towarów jak i pasażerów. Przedsiębiorstwo to, mimo swych początków i związanych z tem trudności organizacyjnych, jest rentownem.

Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe, posiadające obecnie trzy okręty morskie w ruchu i dwa nowoczesne w budowie, jest wyrazem dążenia polskich kopalń węglowych do opanowania rynku skandynawskiego. Polski koncern węglowy „Robur" stworzył towarzystwo ekspedycyjne z własnym taborem pływającym. Dla skoncentrowania swego eksportu, Towarzystwo Polsko-Skandynawskie wydzierżawiło od Rządu Polskiego na 35 lat na molo węglowem obszerny plac, zainstalowało dwa nowoczesne żórawie z chwytaczami i wywrotnicę wagonową, co razem daje przeładunek do 500 ton na godzinę. Toteż przeładowanie ponad 1½ miljona ton węgla urządzeniem „Polskarob" w roku 1929 i przewiezienie do dn. 1 stycznia 30 r. 226.000 ton węgla własnymi statkami, są tak wymownemi cyframi, że obecnie życzyć sobie tylko trzeba, by do linji weszły jak najszybciej, będące na ukończeniu, dwa nowe okręty i by inne przedsiębiorstwa węglowe poszły w ślady tego towarzystwa. Trudno jest nam tutaj nie podkreślić celowości posunięcia kierownictwa tego towarzystwa w zamówieniu wspomnianych dwóch statków w sztoczni szwedzkiej; jeśli bowiem współpracuje się ze Szwecją,



Statek P. P. „Żeglugi Polskiej" — „Tczew" — kursujący pomiędzy Gdynią a portami: Libawa — Ryga — Tallin Helsingfors.
S. S. „Tczew" of the „Żegluga Polska". Cargo Service between Gdynia — Libava — Riga — Tallin — Helsingfors.

to słusznem jest, że zamówienie tam oddane zostało, a nie gdzieindziej. Prócz eksportu węgla na własnych okrętach, Polsko-Skandynawskie Towarzystwo rozwinęło szeroką działalność maklerską w Gdyni i bunkrowanie statków w porcie.

Polsko-Transatlantyckie Towarzystwo Żeglugowe jest z polskich przedsiębiorstw okrętowych najmłodszem i zostało stworzone w wyniku dążeń Rządu Polskiego ku przejęciu w swe ręce przewozu emigrantów na własnych okrętach do Ameryki Północnej bezpośrednio z Gdyni. Towarzystwo to jest dopiero w stadjum organizacji, gdyż odpowiednia umowa z Baltic-America-Line, albo właściwie z Ostasiatische Kompagni, zawartą została z końcem lutego br. Rząd Polski przejął 52,2% udziału w tem towarzystwie, resztę zatrzymują Duńczycy. Całkowity kapitał akcyjny towarzystwa wynosi 9 miljonów złotych.

Okręty dotychczasowej Baltic-America-Line, utrzymujące bezpośrednią komunikację pasażerską z Gdańska do Ameryki Północnej, „Lituania" i „Estonia", jako też okręt „Polonia" używany do wycieczek sezonowych, przechodzą w najbliższym czasie pod banderę polską, i będą nadal utrzymywały tę komunikację, z tą różnicą, że portem wyjściowym będzie Gdynia, gdzie też została założona siedziba nowego towarzystwa. W ciągu paru lat mają być duńskie załogi okrętów zastąpione polskiemi.

Nie ma najmniejszej wątpliwości, że to ostatnie posunięcie Ministerstwa Przemysłu i Handlu jest w naszej polityce morskiej jednem z najdonioślejszych. Przejmujemy nietylko linję, ale cały aparat handlowy i agencyjny, tak w Polsce, jak i w Ameryce; nie potrzebujemy obawiać się o egzystencję tej linji, gdyż podstawą jej jest nasza emigracja i przeto wszystko przemawia za jej rozwojem. Linja ta, poza korzyściami gospodarczemi, przyniesie nam poważne wartości moralne, gdyż będziemy mogli sami zaopiekować się polskimi emigrantami jadącymi za ocean.

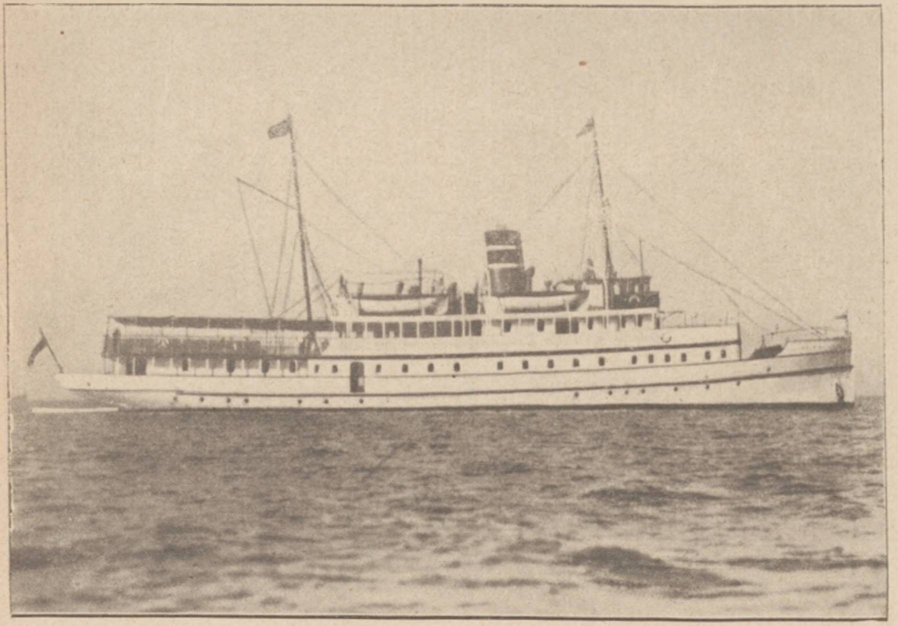
Powyżej daliśmy krótki rys realnej pracy polskiej w dziedzinie żeglugi morskiej. Te cztery towarzystwa żeglugowe ze statkami pod banderą polską, których szczegóły co do samych okrętów podajemy w załączonej tablicy, są dopiero pierwszymi krokami w rozbudowie własnej floty handlowej, do jakiej Polska dąży i dążyć będzie.

Poza powyższemi linjami zbiega się w Gdyni i Gdańsku szereg innych linji żeglugowych, przez Rząd Polski koncesjonowanych z których linja prowadząca do Południowej Ameryki statkami francuskiego towarzystwa Chargeurs Reunis, „Krakus" i „Światowid", ma w roku przyszłym również przejść pod polską banderą. Koncesja udzielona towarzystwu American Scantic Line, której statki zawijają regularnie do Gdyni co dwa tygodnie, umożliwia polskim eksporterom wysyłać swe towary na zasadzie bezpośrednich konosamentów do portów Ameryki Północnej. Wchodzący w życie traktat handlowy z Niemcami przewiduje również koncesje dla trzech tamtejszych towarzystw żeglugowych W każdym razie spoglądając wstecz, możemy w dziedzinie żeglugi morskiej z otuchą patrzeć w przyszłość, gdyż pierwsze trudności zostały już dokonane, a teraz stoi przed nami praca umacniająca. *Naval Architect.*



Statek P. P. „Żeglugi Polskiej" — „Chorzów" kursujący pomiędzy Gdynią a portami: Libawa — Ryga — Tallin — Helsingfors.
S. S. „Chorzów" of the „Żegluga Polska". Cargo Service between Gdynia — Libava — Riga — Tallin — Helsingfors.

STATEK PASAŻERSKI P. P. „ŻEGLUGI POLSKIEJ“ — „GDYNIA“ — PRZEZNACZONY DO WYCIECZEK NA BAŁTYKU.
S. S. GDYNIA OF THE „ŻEGLUGA POLSKA“ BALTIC EXCURSION BOAT.









COMMERCIAL FLEET REFLECTING POLISH SEA POLICY.

Theships under Polish flag prove that country is aware of importance of its own policy at sea and works successfully in this direction.

Purchasing in France of five commercial ships permitted the Polish Government to establish the steamship line „Polish Navigation". It induced successful action to further steps in this direction. Shortly afterwards, inspired by no tradition in this line, we came to realize that we were able to conduct navigation business in no way worse than nations with centuries of experience. Following first step of the Polish Government in 1926 in passenger and cargo service, regular service, immigration and private, were established. In spite of the fact that we have but three years of our own navigation, big progress is evident.

Now three Lines are flying Polish flag and the fourth is under organization.

The „Polish Navigation", a state enterprise, based on commercial principles established first part of 1927. Rendered a great service to the country's popularity in foreign lands particularly by running boats under for foreign markets, thus serving the cause of economical expansion. By organizing regular shore service and excursions to other Baltic countries the Line popularized sea among the Poles, vacationing since on sea shores. Regular passenger service between the places on the Polish shores helped a lot to their development. Railroad service from Gdynia to Hel could never suffice.

Both the amount of cargo and the number of passengers increase each season. Almost halt a million of tons of goods carried away or brought in, and about 150 000 passengers on boats along the shores and in excursions in 1929 show the importance of this line in country's economical life.

The „Polish Navigation" conducts irregular cargo service. This is due mostly to the fact that its boats were built to cary mass-goods while regular lines require between-decks answering the needs of fractional shipments, then, rules demand establishment of agencies in each port visited by boats. These rules could not be met by the Government before, now the situation changes and a regular service to Baltic ports will be carried on by two ships „Tczew" and „Chorzów". This way we shall gain regular semimontly service between Gdynia and ports on the Eastern shores of Baltic Sea. The other projected branch of the „N. Line" is to serve traffic between Gdynia and Mediterranean sea ports. Four ships of 4000 tons each are to be purchased. With countries along Mediterranean Sea our connections by sea are seldom, mostly because of lack of regular service under Polish banner, therefore, the project should meet with full approval. Besides this one more ship of 3000 t. R. Br. is expected to serve excursions to the West-European countries and Mediterranean Sea.

The other line „Polish-British S. S. Line" was established in entirely different way. The need of a regular service between Gdynia and Britisch ports to carry passengers travelling through England to both Americas and to transport produce of Polish agriculture subject to quick spoiling caused the Polish Government to negotiate with English line „Ellerman Wilson Line" which conducted the service between Poland and England already. The result of negotiations brought the Polish Government 75% of stock in this newly reorganized line under the new name of „Polish-British SS. Line" and four ships flying the Polish flag. Ellerman Wilson Line kept in this partnership 25% of stock.



Port Gdynia. *The Port of Gdynia.*

This new Line rendered great service to the export of Polish agricultural products to England mainly because of cold sto rage equipment on the boats thus assuring buyers first class goods in first class condition. Export to England by this Line consists of bacon, butter, ham, eggs, rice, sugar, then, paraffin, lumber, and grain. From England the boats carry delicatessen, tobacco, woolen, cotton, machinery etc. Until completion of special cold storage in Gdynia boats of this company unload goods at Danzig, later on they will anchor and sail from Gdynia only. Here the company has its own warehouse next to the cold storage. Though established in 1929 The Polish-British SS. Line has influnced greatly normalization of our exports to England and passenger service from and to Poland. In spite of many organization difficulties the company works on a good profit.

Polish-Scandinavian Transportation Line operating three larger sea-ships and having under construction two strictly modern ones goes along the line of wishes of our coal mines to secure Scandinavian market. Polish coal concern „Robur" created express company with own ships. In order to centralize its exports, „Robur" has rented from the Government large space on Gdynia's coal mole and erected there two modern cranes with catchers and car turnover able to reload 500 tons of coal in one hour. Reloading by this concern in 1929 one and a half million tons of coal and transporting in its own boats over 226.000 tons speak for itself. Only one wish may be expressed that two ships under construction are finished as soon as possible and that other concerns follow „Robur's" steps. It is hard not to underline a good move of the company in ordering ships in Sweden. Once the company deals with that country, an order for ships ought to belong there. Besides exporting coal, the concern utilizes its small boats for hauling ships in port.

The Polish-Transatlantic Navigation Company is the youngest Polish concern serving the aim of the Polish Government to controll a steamship line carrying passengers from Gdynia to the United States of America directly. This Line is yet in the state of organisation because respective agreement with Baltic American Line or rather its owners Ostasiaticke Kompagni was concluded first at the end of February. The Polish Government owns 52,2% of stock while the rest of it stayed with Danes. The stock amounts to 18 000 000 Zlotys.

Ships of the former Baltic-American Line, namely „Lituania", „Estonia" and „Polonia" (lately season excursion boat) all in a regular passenger service between Danzig and Canada and U. S. A. will fly Polish flag shortly. From this time on all these ships will sail from Gdynia instead of Danzig. Headquarters of the Company located at Gdynia. Within one year Danish crew of the ships will be replaced with Polish crew.

Doubtless this last movement of our Ministry of Industry and Commerce is of great significance in our sea policy. Not only that we secure ships and regular service but all the apparatus connected with it in U. S. A. and Poland. We do not have to worry about new line's financial success, the existence of this company was based on Polish immigration only. Besides financial and economical gains moral ones are of great value because from now on Poland will take care of her own immigrants to America.

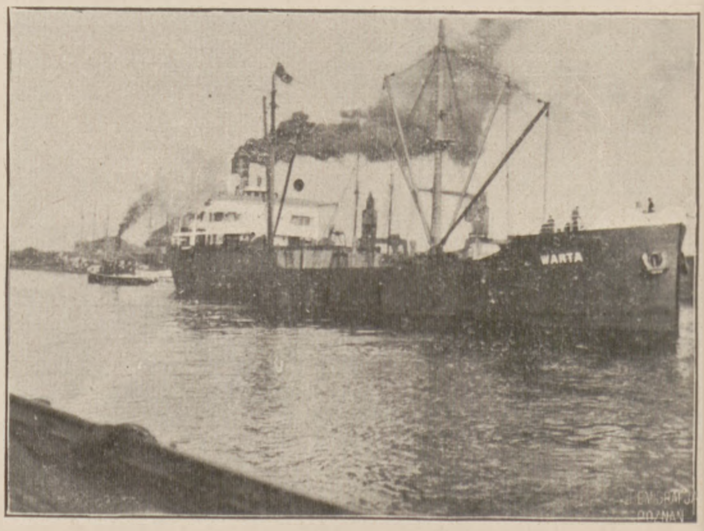
And so the above brief description of Poland's four steampship lines throws a light on Polish realistic work in the navigation field. These four concerns with ships flying Polish flag (detailed description of ships below) are reflection of but first steps in building commercial fleet of Poland.

There are some other lines serving Gdynia and Danzig, all concessioned by the Polish Government. One of them with French ships „Krakus" and „Swiatowid" now in regular service to South America is supposed to fly Polish flag next year. Concession granted by the Polish Government to the American Scantic Line whose ships arrive every two weeks in Gdynia enable Polish exporters to ship goods to all ports of Northern America on the principle of direct consummers. The lately signed commercial treaty with Germany grants three German lines Polish concessions also. Anyway looking back we can be proud of achievements in creating Polish navigation and look forward with all the hopes for its successful future. Before us now lies the task to intensify our work, to strengthen our achievements.

Naval Architect.



Statek P. P. „Żeglugi Polskiej" — „Warta".



Steamer of the State's Concern „Żegluga Polska" — „Warta".

ZESTAWIENIE TONAŻU PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGOWYCH POD POLSKĄ BANDERĄ.
TONNAGE OF SHIPS FLYING POLISH FLAG.

Przedsiębiorstwo The name of line	L. p. Cons. Number	Nazwa okrętu The name of ship	Rodzaj okrętu Kind of ship	Tonaż — Tonnage t. R. Br.	 t.R.Netto	 t. D. W.	Budowa Constructed in Rok year	 gdzie country	Rodzaj żeglugi Kind of navigation
Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska" The State concern Polish Navigation	1	o/p Niemen	towarowy cargo	3 107	1 844	5 020	1928	ANGLJA ENGLAND	Nieregularna — Irregular
	2	„ Wisła	„	3 108	1 844	5 020	1928	„	„
	3	„ Warta	„	2 478	1 509	4 200	1916	AMERYKA AMERICA	„
	4	„ Katowice	„	1 995	1 107	2 850	1925	FRANCJA FRANCE	„
	5	„ Kraków	„	2 018	1 121	2 850	1925	„	„
	6	„ Poznań	„	2 017	1 122	2 850	1925	„	„
	7	„ Toruń	„	2 018	1 122	2 850	1925	„	„
	8	„ Wilno	„	2 018	1 121	2 850	1925	„	„
	9	„ Chorzów	„	845	489	1 400	1921	HOLANDJA HOLLAND	Linja bałtycka — Baltic line
	10	„ Tczew	„	760	343	1 050	1924	„	„
	11	„ Gdynia	pasażerski passenger	585	236	—	1927	GDAŃSK DANZIG	Wycieczki bałtyckie Baltic excursions
	12	„ Gdańsk	„	547	234	—	1927	„	„
	13	„ Jadwiga	„	270	107	—	1928	ANGLJA ENGLAND	Linja przybrz. — Shore line
	14	„ Wanda	„	270	107	—	1928	„	„
				22 046		30 940			
Polsko-Brytyjskie Towarz. Okrętowe Polish British Steamship Company Limited	1	o/p Premjer	pasaż.-towar passenger and cargo	3 540	2 171	—	1922	Anglja England	Linja polsko-angielska Polish-English line
	2	„ Łódź	„	2 450	1 487	—	1907	„	„
	3	„ Warszawa	„	2 487	1 534	—	1916	„	„
	4	„ Rawa	„	2 377	1 465	—	1906	„	„
				10 853					
Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe*) Polish-Scandinavian Transportation Co.*)	1	o/p Robur I.	towarowy cargo	974	573	1 250	1879	HOLANDJA HOLLAND	Nieregularna — Irregular
	2	„ Robur III.	„	1 894	1 138	2 850	1923	ANGJA ENGLAND	„
	3	„ Robur VI.	„	2 250	1 330	3 200	1922	HOLANDJA HOLLAND	„
	4	„ Robur IV.	„	ca 2 350	ca 1 400	3 000	1930	SZWECJA SWEDEN	„
	5	„ Robur V.	„	ca 2 350	ca 1 400	3 000	„	„	„
				ca 9 818		13 300			
Polsko-Transatlantyckie Towarzystwo Żeglugowe**) Polish-Transatlantic Navigation Co.**)	1	o/p Polonia	pasażerski passenger	7 500	4 519	—	1910	Anglja ENGLAND	Linja emigracyjna do Ameryki Północnej Emigration line to North. America
	2	„ Lituania	„	6 522	3 940	—	1915	„	„
	3	„ Estonia	„	6 345	3 820	—	1912	„	„
				20 367					
Łuszczarnia ryżu Rice Husking Plant Gdynia	1		towarowy cargo	778	373	1 080	1914	Anglja ENGLAND	

*) Okręty Robur IV i Robur V budują się obecnie w stoczni w Göteborgu i wejdą do służby w maju wzgl. czerwcu br. Ponieważ pomiary tonażu nie są jeszcze wykonane, dlatego w tablicy podaliśmy ich tonaż przybliżony.

**) Towarzystwo znajduje się w stadjum organizacji, okręty wchodzą pod polską banderę w maju br.

*) The steamships Robur IV and Robur V are under construction in Göteborg and will enter serwice in may or june this year. While the accurate tonnage is not known yet, the erpected one is given.

**) The company is under organisation, its ships will sail in mai flying Polish banner.

DIE HANDELSFLOTTE ALS ELEMENT DER POLNISCHEN SEEPOLITIK.

Die unter der polnischen Flagge fahrenden Schiffe beweisen, dass unser Land die Bedeutung einer eigenen Seepolitik erkennt und ihr eine feste Grundlage zu geben bestrebt ist.

Der Ankauf der fünf ersten Handelsschiffe in Frankreich, hat der polnischen Regierung die Möglichkeit der Begründung des Schiffahrtsunternehmens „Żegluga Polska" gegeben. Auf den ersten, im Jahre 1926 erfolgten Schritt der polnischen Regierung, der den Auftakt zur Fracht und Personenschiffahrt gebildet hat, folgten weitere, die die Begründung einer regulären, privaten Auswanderungsschiffahrt zum Ziele hatten. Und obwohl uns von dem in der Entwicklung der polnischen Handelsflotte entscheidenden Momente nur drei Jahre trennen, so sind die Ergebnisse der Arbeit doch gewaltig. Es hat sich gezeigt, dass wir, auch ohne auf diesem Gebiete auf irgendwelche Traditionen zurückblicken zu können, Schiffahrtsunternehmungen wirtschaftlich zu leiten verstehen, und zwar nicht schlechter als Völker mit einer jahrhundertelangen Erfahrung zur See.

Gegenwärtig bestehen drei Schiffahrtsgesellschaften, deren Schiffe unter der polnischen Flagge fahren, während eine vierte sich im Organisationsstadium befindet.

Die „Żegluga Polska", ein staatliches, auf kommerzieller Grundlage aufgebautes Unternehmen, das zu Beginn des Jahres 1927 begründet worden ist, hat sich um das Land grosse Verdienste erworben, und zwar durch die Frachtschiffahrt und durch die Organisierung eines Passagierküstenschiffsverkehrs und von Saisonausflügen nach den Ostseeländern

Der Warenumsatz der „Żegluga Polska" wächst von Jahr zu Jahr, in gleichem Masse wächst auch die Zahl der in der Saison auf ihren Schiffen beförderten Passagiere. Fast eine halbe Million Tonnen der aus den polnischen Häfen und nach ihnen eingeführten Waren sowie der zwischen fremden Häfen beförderten Waren, weiter der über 150.000 auf Küsten- und Ausflugsschiffen im J. 1929 beförderten Passagiere beweisen am besten die weittragende Bedeutung dieses Unternehmens für das Wirtschaftsleben des Landes.

Die „Żegluga Polska" hat bisher mit allen ihren Frachtdampfern eine irreguläre Schiffahrt betrieben. Es haben dazu viele Momente beigetragen, vor allem aber der, dass diese Schiffe für Massenartikel gebaut worden sind, während reguläre Linien mit Rücksicht auf die Stückgüter, Zwischendecke benötigen und eine Organisierung von Handels-Agenturen in den anzulaufenden Häfen erforderlich machen, was in den vergangenen Jahren sich aus technischen Gründen nicht in entsprechender Weise durchführen liesse. Die „Żegluga Polska" wird jedoch in der nächsten Zeit ihre erste reguläre Schiffahrtslinie nach den Ostseehäfen, auf der die Dampfer „Tczew" und der vor kurzem angekaufte „Chorzów" verkehren werden, eröffnen. Die Erfahrungen mit „Tczew" haben bewiesen, dass für unsere Handelsbeziehungen in der Ostsee sich am besten Schiffe mit einer Ladungsfähigkeit von höchstens 1500 to. eignen. Die zweite projektierte reguläre Schiffahrtslinie soll die Mittelmeer-Länder bedienen wofür die „Żegluga Polska" vier Dampfer zu 4000 to. Ladungsfähigkeit anzukaufen beabsichtigt. Mit den am Mittelmeer gelegenen Ländern verbinden uns bisher noch wenig entwickelte Handelsbeziehungen, was sich in einem grossen Masse durch Mangel einer regulären Linie, die unter polnischer Flagge stehen würde, erklärt. Ausser den oben erwähnten Schiffen für den Frachtverkehr ist für die nächste Zeit der Ankauf eines Passagierdampfers mit dem Rauminhalt von ungefähr 3000 Br. R. t. vorgesehen, der für weitere überseeische Ausflüge nach den Ländern Osteuropas, des Mittelmeeres usw., Verwendung finden würde.

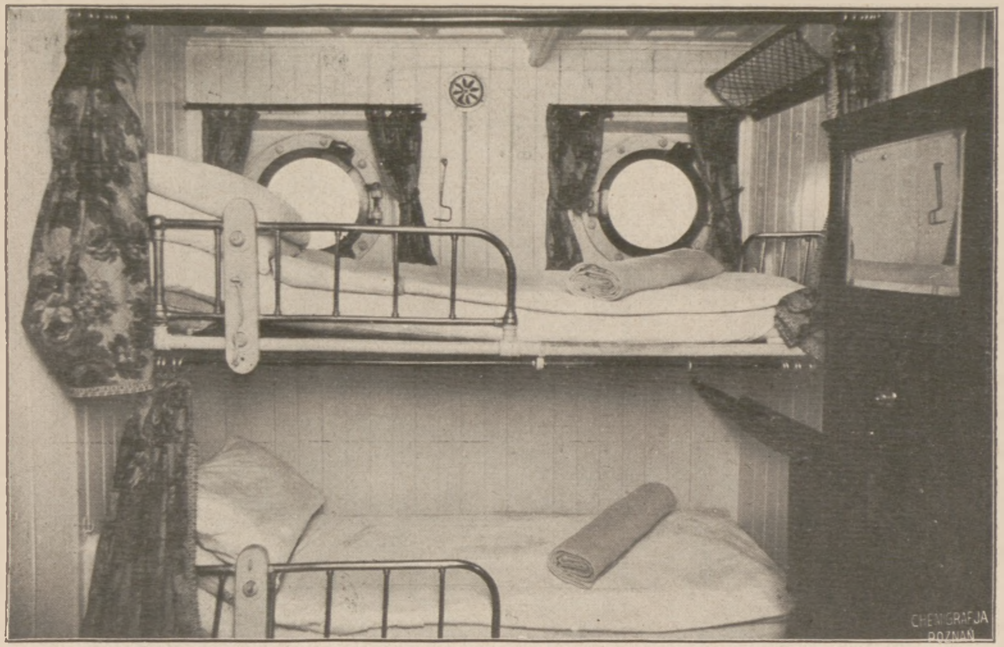
Die Polnisch-Britische Schiffahrtsgesellschaft ist unter vollkommen anderen Bedingungen entstanden als die „Żegluga Polska" und verfolgt auch andere Ziele. Es handelte sich nämlich um die Bildung einer regulären, dem Fracht- und Passagiertransport dienenden, Schiffartslinie zwischen Gdynia und englischen Häfen, die die leichtverderblichen Produkte der polnischen Landwirtschaft, sowie die sich aus Polen über England nach Amerika begebenden Passagiere transportieren würde. Zu diesem Zwecke ist die polnische Regierung mit der englischen Schiffahrtsgesellschaft Ellermann Wilsons Line in Verbindung getreten, die bereits vorher einen ständigen Verkehr mit Danzig unterhalten hatte. Vier Schiffe dieser Gesellschaft sind unter die polnische Flagge gestellt worden, wobei 75% die polnische Regierung an der neuen Polnisch-Britischen Schiffahrtsgesellschaft übernommen hat, während die Ellermenn Wilsons Line nur 25% übernahm.

Die neue unter polnischer Flagge fahrende Linie hat stark zur Steigerung des Exports der polnischen landwirtschaftlichen Artikeln nach den englischen Märkten beitragen, da ihre Schiffe mit Kühlanlagen versehen sind, was die Qualität der Ware garantiert. Nach England werden auf dieser Linie vor allem die Bekons, Butter, Schinken, Eier, Reis, Zucker Paraffin, Holz, Dichten, Getreide usw. ausgeführt. Auf ihrer Rückreise bringen die Schiffe dagegen aus England Kolonialwaren, Tabak, Wolle, Garne, Maschinen usw. Bis zur Inbetriebnahme der Exportkühlanlage in Gdynia, die im Sommer des laufenden Jahres erfolgen wird, laufen die Schiffe der Polnisch-Britischen Schiffahrtgesellschaft Danzig an, später werden sie nur von Gdynia aus verkehren, wo diese Gesellschaft für die Stückgutladungen unmittelbar bei der Kühlanlage ein spezielles Lager auf dem polnischen Quai erhalen hat. Die Exploitierung dieser Linie ist im Jahre 1928 in Angriff genommen worden. Trotz der kurzen Zeit ihres Bestehens hat sie einen sehr günstigen Einfluss auf die Gestaltung des polnischen Umsatzes mit England sowohl hinsichtlich des Transportes von Waren als auch von Passagieren ausgeübt. Das Unternehmen ist trotz der mit seiner Inbetriebnahme zusammenhängenden organisatorischen Schwierigkeiten rentabel.

Die Polnische Skandinavische Transportgesellschaft, die gegenwärtig drei im Gang und zwei moderne im Bau befindliche Schiffe besitzt, stellt den Ausdruck des Strebens der polnischen Kohlengruben zur Eroberung der skandinavischen Absatzmärkte dar. Der polnische Kohlenkonzern „Robur"

STATEK TOWAROWO-PASAŻERSKI „POLSKO-RRYTYJSKIEGO TOWARZYSTWA OKRĘTOWEGO“ — „PREMIER“ — UTRZYMUJĄCY REGULARNĄ KOMUNIKACJĘ POMIĘDZY GDYNIĄ A PORTAMI HULL-LONDYN.

S. S. PREMIER OF THE POLISH-BRITISH S. S. LINE PASSENGER AND CARGO SERVICE BETWEEN GDYNIA, HULL AND LONDON.









hat eine Speditionsgesellschaft gebildet, welche gleichzeitig ein Schiffspark besitzt. Zwecks Konzentrierung ihres Seeexports hat die Polnisch - Skandin. Gesellschaft von der polnischen Regierung auf dem Kohlenmolo einen geräumigen Platz gepachtet und auf diesem zwei moderne Krane mit Greifern und eine Waggonkipp-Einrichtung installiert, was zusammen einen Umschlag von 500 to. in der Stunde ermöglicht. Die Verladung von mehr als 1½ Million to. Kohle durch die Installationen der „Polska-Rob" im Jahre 1929, sowie der Transport von über 216 Tausend to. Kohle auf eigenen Schiffen, sind zahlen, die für sich alleine sprechen. Man sollte sich gegenwärtig nur wünschen, dass die beiden neuen im Bau befindlichen Schiffe möglichst schnell eingestellt werden, und das die anderen Kohlenfirmen möglichst schnell dem Beispiele dieser Gesellschaft folgen möchten. Ausser des Kohlenexportes auf eignen Schiffen, hat die Polnisch-Skand. Gesellschaft eine breitangelegte Maklertätigkeit in Gdynia sowie die Bunkerung der Schiffe im Hafen übernommen.

Die Polnisch-Transatlantische Schiffahrtsgesellschaft ist die jüngste der polnischen Schiffahrtsunternehmungen. Sie ist im Ergebnis des Strebens der polnischen Regierung gebildet worden, den Transport von Auswanderer nach Nordamerika unmittelbar aus Gdynia auf eigenen Schiffen zubewerkstelligen. Die Geselschaft befindet sich erst im Stadium der Organisation, da das entsprechende Abkommen mit der Baltic-Amerika Linie erst gegen Ende des Februar abgeschlossen worden ist. Die polnische Regierung hat 52,2% Aktien dieser Gesellschaft übernommen, den Rest behalten die Dänen. Das Gesamtaktienkapital der der Gesellschaft beträgt 9 Millionen Złoty.

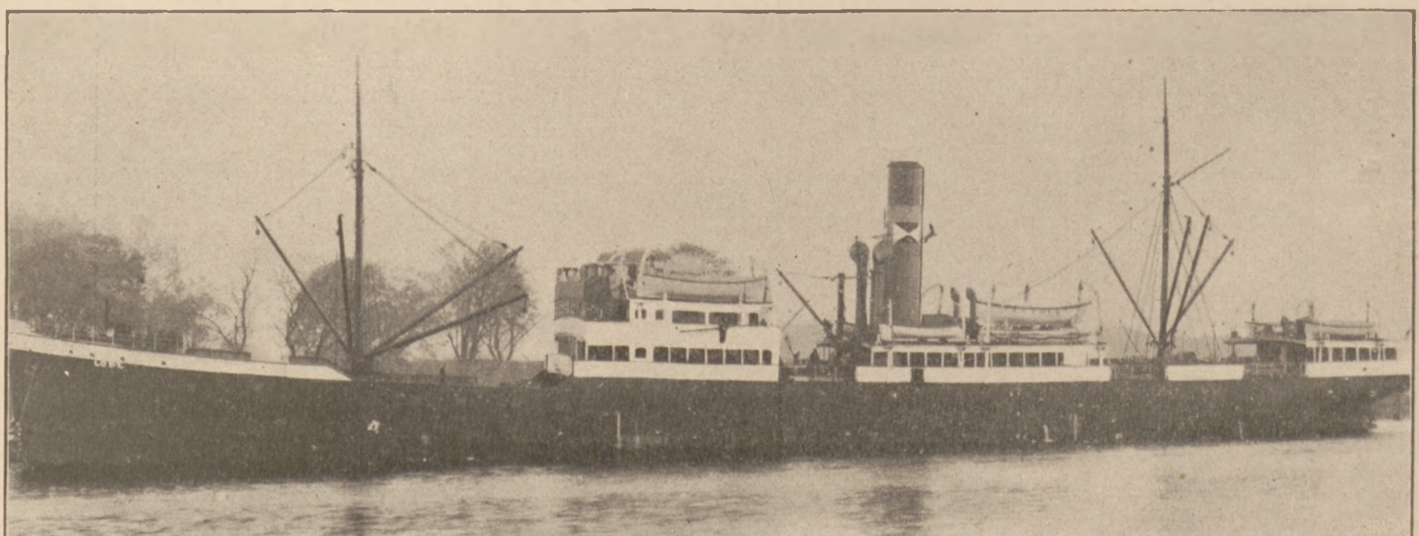
Die Schiffe der bisherigen Baltic-Amerika Linie, die den unmittelbaren Pasagierverkehr von Danzig nach Nordamerika unterhalten, nämlich „Lituania" und „Estonia" sowie der zu Saisonausflügen benützte Dampfer „Polonia" gehen im Laufe der nächsten Wochen unter die polnische Flagge über und werden weiterhin diesen Verkehr unterhalten, mit dem einzigen Unterschied, dass der Ausgangshafen Gdynia sein wird. In Gdynia wird sich auch der Sitz der neuen Gesellschaft befinden. Im Laufe der nächsten Jahre sollen die dänische Schiffsbesatzungen druch die polnischen Manschaften ersetzt werden.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass dieser leztere Schritt des Industrie- und Handelsministeriums für unsere Seepolitik von grösster Bedeutung ist. Wir übernehmen nicht nur die Linie sondern auch den ganzen Handels- und Agenturenapparat sowohl in Polen als auch in Amerika. Wir brauchen uns um die Existenz dieser Linie nicht zu fürchten, da ihre Grundlage die Auswanderung bildet, die wir in unserer Hand haben. Alles spricht also für die Entwicklung dieser Linie. Ausser den wirtschaftlichen Vorteilen wird uns diese Linie auch grosse moralische Werte erbringen, da wir dank ihrem Besitz selbst den Schutz über die polnischen Eemigranten, die sich über den Ozean begeben, übernehmen werden können.

Wir haben in unseren obigen Ausführungen die reale polnische Arbeit auf dem Gebiete der Seeschiffahrt skiziert. Diese vier Schiffahrtsgesellschaften sowie ihre unter polnischer Flagge fahrenden Schiffe, deren genaue Angaben wir in der beigefügten Tabelle bringen, stellen erst die ersten Schritte auf dem Wege zum Ausbau einer eigenen Handelsflotte, den Polen anstreben muss und wird, dar.

Ausser den oben erwähnten Linien laufen Gdynia und Danzig zahlreiche andere durch die polnische Regierung konzessierte Schiffahtslinien an, von denen die nach Südamerika führenden Schiffe „Krakus" und „Światowid", der französischen Gesellschaft „Chargeurs Reunis" im nächsten Jahre ebenfalls unter die polnische Flagge gestellt werden sollen. Die der Gesellschaft American Scantic Line, deren Schiffe Gdynia in regulären zweiwochen Abständen anlaufen, erteilte Konzession ermöglicht den polnischen Exporteuren den Transport ihrer Waren nach den Häfen Nordamerikas auf Grund unmittelbarer Konnossements. Der im kurzen mit Deutschland in Gang kommende Handelsvertrag sieht ebenfalls Konzessionen für drei deutsche Schiffahrtsgesellschaften vor. Auf jeden Fall können wir, indem wir einen Blick in die Vergangenheit werfen, Ursache zur Zuversicht für die Zukunft finden, da die ersten Schwierigkeiten bereits überwunden sind und uns nur die Arbeit an der Festigung des Bestehenden erwartet.

Naval Architect.



Statek „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego" — „Łódź". *S. S. „Łódź" of the „Polish-British S. S. Line".*

DZIAŁALNOŚĆ IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GRUDZIĄDZU ODNOŚNIE DO SPRAW MORSKICH.

Rola, jaka na ogół przypada samorządowi gospodarczemu w załatwieniu spraw morskich, a szczególnie zarządzaniu portami, jest bardzo wybitna. W Anglji zasiadają przedstawiciele izb handlowych w zwierzchnościach portowych. W krajach skandynawskich mianują właściwe izby handlowe niektórych członków rad portowych. W konsorcjum, administrującem port genueński, bierze tamtejsza izba handlowa czynny udział; jej prezydent jest ex officio członkiem konsorcjum, zebranie radców izby mianuje dalszych członków, a przedstawiciele izb handlowych w Medjolanie i Turynie uczestniczą również w zarządzie portu genueńskiego. Do autonomicznego zarządu portu w Bordeaux, znanego pod nazwą Rady zarządzającej, wyznacza tamtejsza izba handlowa 9 członków, podczas gdy pozostałe 19 izb handlowych wyznaczają tylko trzech członków Rady zarządzającej. W Hawrze natomiast izba handlowa sprawuje całkowitą eksploatację portu, jako instytucja jedyna. Również w portach Ameryki Półn. i w Kanadzie posiadają izby handlowe duży wpływ na nominację komisarzy portowych.

Taki układ stosunków jest wynikiem naturalnej ewolucji i długoletniego doświadczenia w dziedzinie administracji portowej. Bez względu na to, czy dany port jest administrowany przez autonomiczną jednostkę prawną, specjalnie do tego celu powołaną, czy przez władzie komunalne miast portowych, czy też wreszcie przy dominującym wpływie państwa, udział izb handlowych jest zawsze przestrzegany i zapewniony. Udział ten jest niewątpliwie celowy i uzasadniony misją, spełnianą przez izby w zakresie reprezentacji i obrony interesów sfer gospodarczych, stanowiących klientelę portu.

Odnośnie do regulowania spraw morskich w Polsce, gdzie najkonkretniejszym wyrazem naszej polityki jest budowa portu w Gdyni i tworzenie polskiej floty handlowej, istnieje ogromny kompleks zagadnień, dotychczas definitywnie jeszcze nie przesądzonych i nie zadecydowanych. Są to zagadnienia form administracji portu, sposobów jego eksploatacji, nawiązywania zamorskich stosunków handlowych, tworzenia linji regularnych i żeglugi kabotażowej, zwiększenia obrotów handlowych przez port gdyński, budowy urządzeń handlowych w porcie, wprowadzenie strefy wolnocłowej, celowej rozbudowy miasta, sprawności komunikacji kolejowej, pocztowej i telegraficznej, powstania giełdy towarowej, właściwej propagandy portu i wiele, wiele innych zagadnień ważnych i nieodzownych dla utworzenia z Gdyni portu o wielkiem znaczeniu ekonomicznem dla kraju.

Wielka ilość tych zagadnień, ich rozmaitość i doniosłość, trudności ich zrealizowania, oraz odpowiedzialność obarczająca wykonawców spowodowały, że Rząd, który narazie sam jeszcze sprawuje administrację portu gdyńskiego, posługuje się pomocą miarodajnych czynników i instytucji gospodarczych, które bądź z własnej inicjatywy, bądź też na wezwanie Rządu udzielają mu opinji, projektów i rad wypływających z kontaktu tych czynników z życiem gospodarczem.

W ramach niniejszego artykułu pragniemy po krótce zobrazować działalność Izby Przemysłowo-Handlowej w Grudziądzu, instytucji samorządu gospodarczego, do której okręgu należy wybrzeże i port gdyński, odnośnie do załatwiania spraw morskich i portowych.



Miasto Gdynia. Plac Kaszubski. *City of Gdynia. Plac of Kaszubs.*

W pierwszym rzędzie opinjuje Izba wobec władz centralnych podania firm, osiadłych w Gdyni o przyznanie im ulg podatkowych, przewidzianych w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej w dniu 1 czerwca 1927 r. o popieraniu rozbudowy i gospodarczego rozwoju miasta i portu Gdyni. Przedsiębiorstwa somodzielne mające swą siedzibę prawną w Gdyni i przyczyniające się swą działalnością do jej rozwoju gospodarczego, mogą być na określoną ilość lat zwolnione od państwowego podatku przemysłowego, od opłat stemplowych przy zakładaniu spółek, wreszcie od opłat alienacyjnych, przy zmianie tytułu własności w związku z nabywaniem nieruchomości. Praktyczne wprowadzenie w życie wzmiakowanego rozporządzenia nastręczało trudności tak natury formalnej, jak i rzeczowej, co do zasad postępowania i kryterjum przy rozpatrywaniu odnośnych podań. Izba opracowała w tym przedmiocie kilka memorjałów i referatów. Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Skarbu przyjęły dotyczące wnioski Izby, poruczając opinjowanie wszystkich odnośnych podań. W ten sposób wszsytkie prośby o wymienione ulgi podatkowe wpływają najpierw do Izby bądź to bezpośrednio, bądź to pośrednią drogą przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu względnie Skarbu; Izba bada działalność przedsiębiorstwa i jego znaczenie dla rozwoju gospodarczego i przedkłada swą opinję poufnie Ministerstwu Przemysłu i Handlu. Opinja Izby stanowi właściwie podstawę do rozstrzygnięcia danej sprawy przez Radę Minsitrów. Izba zasadniczo bierze pod rozwagę, przedewszystkiem stwierdzenie okoliczności, że dane przedsiębiorstwo należy do tych, którego działalność jest ściśle związana z morzem, jak stocznie okrętowe, fabryki sprzętu morskiego rybołówczego, doki reperacyjne, chłodnie, magazyny, dźwigi, dalej przedsiębiorstwa maklerskie, bunkrowe, przedsiębiorstwa żeglugowe, agentury celne, przedsiębiorstwa spedytorskie i t. p., dalej wszelkie przedsiębiorstwa przemysłowe, przetwarzające surowiec zamorski dla krajowego rynku i dla zagranicy, wreszcie przedsiębiorstwa handlowe, importujące towar zagraniczny, zwłaszcza zamorski, oraz eksportujące drogą morską towary krajowego pochodzenia, banki i t. d. Następnie uwzględnione są podania tych przedsiębiorstw o charakterze lokalnym, których rozmiar i sposób prowadzenia uzasadniają zaszeregowanie ich do przedsiębiorstw, przyczyniających się do rozbudowy miasta Gdyni. Skomplikowane dosyć jest kryterjum w przemyśle restauracyjnym, hotelowym i w przedsiębiorstwach budowlanych. Dotychczasowa stosunkowo niedługa praktyka nie ustaliła jeszcze stałych wytycznych w tym względzie. W każdym razie, każdy poszczególny wniosek jest indywidualnie badany i rozpatrywany. Co się tyczy procedury i trybu postępowania, to podania o zwolnienie od podatków, o ile chodzi o przedsiębiorstwa wielkie, typowo morskie, przedkładane są Ministerstwu Przemysłu i Handlu indywidualnie i w każdym terminie; podania zaś przedsiębiorstw mniejszych przedkładane są sumarycznie w ciągu miesiąca kwietnia każdego roku kalendarzowego. Izba stara się o to, aby przed rozstrzygnięciem podania, władze skarbowe nie ściągały zaliczek na poczet podatku obrotowego od firm, których wnioski zostały przychylnie zaopinjowane. Opinje Izby zawierają niejednokrotnie zastrzeżenia co do ilości lat, na które zwolnienie od podatku ma opiewać oraz stawia się pewne wymogi firmom, uwarunkowując ulgi od uprzedniego spełnienia tychże. Ciekawą jest kwestja ulg podatkowych przy przedsiębiorstwach, które posiadają centralę w Gdyni a filje w kraju. Pod pewnymi warunkami mogą być i rzeczone krajowe filje zwolnione od podatku, o ile rodzaj przedsiębiorstwa to usprawiedliwia.

Celem pobudzenia większego zainteresowania społeczeństwa portem gdyńskim przyznał Minister Przemysłu i Handlu specjalne kontygenty towarów reglamentowanych dla Gdyni, obejmujące towary, pochodzące ze wszystkich krajów, także z tych, z którymi Polska nie zawarła traktatów handlowych. Kontygenty te są rozdzielane kwartalnie, za wyjątkiem towarów sezonowych, których kontygent roczny jest od razu rozdzielany. Przydzielenie ich i rozdział nie ma wpływu na dotychczasowe kontygenty, rozdzielane na Pomorzu i w Gdyni przez Centralną Komisję Przywozową. Rozdział kontygentów dokonywany jest bezpośrednio przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu na wnioski, przedstawiane przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Grudziądzu.

Intencją zarządzenia Ministra jest rozbudowa Gdyni w odniesieniu do handlu. Firmy korzystające z kontygentów gdyńskich dążyć powinny do ugruntowania swoich przedsiębiorstw w Gdyni, przez wybudowanie nieruchomości jak ubikacji biurowych, magazynów itp. To też Izba stosownie do myśli Ministra baczy na odpowiednie stosunki handlowe z zagranicznymi eksporterami wzgl. producentami, jak też bada się, jak się przedstawia aparat handlowy danych firm na miejscu.

Po pierwszych transportach przybyłych do Gdyni przez nasz port przez firmy, które otrzymały pozwolenia na przywóz towarów reglamentowanych z tych specjalnych kontygentów gdyńskich, Izba będzie mogła wyrobić sobie zdanie, które firmy i w jakiej mierze de facto są zdolne tak technicznie jak i finansowo do przeprowadzenia tego rodzaju stosunków handlowych.

Izba nasza opinjuje dalej wnioski o koncesje na składy tranzytowe, wolnocłowe i o dopuszczenie przedsiębiorstw do załatwienia formalności celnych, dalej w ostatnim czasie otrzymuje z Ministerstwa Przemysłu i Handlu do zaopinjowania prośby o koncesje na dzierżawy terenów w porcie, budowy magazynów, wreszcie umowy, jakie Rząd zawiera z zagranicznemi Towarzystwami żeglugowemi.

Ponadto władze przesyłają Izbie projekty rozporządzeń, dotyczących portu gdyńskiego, jego eksploatacji i regulowania stosunków prawnych pomiędzy zarządem portu, jako przedsiębiorcą handlowym a maklerami, rederami i ekspedytorami, jako jego klientami. W opinjach wydanych ostatnio przy rozpatrywaniu regulaminu portowego, instrukcji morsko-celnej i strefy wolnocłowej, postarała się Izba, aby w jaknajszerszej mierze interesa sfer gospodarczych zostały uwzględnione.

Izba bierze przez swych delegatów bezpośredni czynny udział w pracach Rządu około rozbudowy miasta i portu Gdyni; i tak, delegat Izby zasiada zarówno w stałej Międzyministerjalnej Komisji dla spraw rozwoju portu i miasta Gdyni, do której jako stały członek tej instytucji został z mocy rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu powołany. Współpraca i rola w tych organach doradczych wyraża się

w formie wygłaszania referatów oraz udziału w specjalnych Komisjach, powoływanych do rozstrzygnięcia pewnych ściśle określonych zadań.

Stosownie do rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej o izbach przemysłowo-handlowych, Izba zamianowała i mianuje oraz zaprzysięga rzeczoznawców portowych, jako to: komisarzy hawaryjnych, ekspertów dla hawarji okrętowych, rzeczoznawców towarowych, próbobiorców, oraz maklerów okrętowych i dyspaszerów; Izba wydała dla nich regulaminy i wykonuje bezpośrednią kontrolę nad ich działalnością. Pozatem życie gospodarcze i iście amerykański rozwój portu nasuwają cały szereg spraw, co do których Izba na wezwanie Rządu wypowiada swą opinję z punktu widzenia ochrony interesów gospodarczych.

Obszerniejsze może jeszcze prace spełnia Izba w zakresie czynności własnych, podyktowanych inicjatywą samodzielną.

Dążąc do ujęcia całokształtu przejawów gospodarczych na terenie portu i miasta Gdyni utworzyła Izba wydział dla spraw morskich i portowych z siedzibą w Gdyni. Dzięki temu kontakt Izby z portem gdyńskim jest bezpośredni i ciągły.

Niejednokrotnie występuje Izba z własną inicjatywą; wymienimy kilka następujących ważniejszych spraw: memorjały, dotyczące kredytów budowlanych dla Gdyni, inwestycji miejskich, utworzenia rady portu, bezpieczeństwa w porcie, organizacji władz miejscowych w administracji ogólnej, władz sądowych i portowych, kwestji rootniczych i opieki społecznej nad robotnikami, zawarcia konwencji międzynarodowej dla zabezpieczenia robotników portowych od nieszczęśliwych wypadków; spraw pilotażowych, opłat portowych i na składanie towarów, opłat statystyczno-celnych, komunikacji kolejowej, zwłaszcza rozbudowy węzła kolejowego w porcie i bocznic portowych, budowy magazynów portowych i urządzeń przeładunkowych, organizacji eksportu cukru przez Gdynię, spraw akcyzowo-celnych przy zaopatrywaniu okrętów w żywność, spraw przemysłu rybnego, ochrony firm gdyńskich przed konkurencją zagraniczną i t. p.

Popierając zamierzenia Rządu w kierunku propagandy naszego portu finansuje Izba wydawnictwa o porcie gdyńskim, zasilając nadto prasę krajową i zagraniczną w dotyczące wiadomości. Wszystkim zainteresowanym portem gdyńskim udziela się wszechstronnych i źródłowych wyjaśnień. Izba wydaje własny organ, czasopismo gospodarcze „Pomorze i Gdynia", w którym znajduje się wyczerpujący materjał informacyjny o sytuacji w naszym porcie.

Sprawy morskie rozpatrywane są w Izbie na posiedzeniach stałej komisji morskiej, w skład której wchodzą najwybitniejsi znawcy dotyczących spraw, oraz życia gospodarczego Rzeczypospolitej.

Z powyższych wywodów wynika, że działalność Izby Przemysłowo-Handlowej w Grudziądzu przy załatwianiu spraw morskich jest narazie jeszcze mniej aktywna niż zagranicą. Nie ulega wątpliwości, że równoległa i równorzędna współpraca dwóch faktorów tj. Rządu i samorządu wskaże ostatecznie wytyczną, jaka winna być zastosowana zarówno w odniesieniu do naszej polityki morskiej jak i przy urządzeniu administracji portu.

Henryk Krupski
Dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Grudziądzu.



Miasto Gdynia. Ulica 10-go Lutego. *City of Gdynia. Street of 10-th of February.*

THE GRUDZIĄDZ CHAMBER'S OF INDUSTRY AND COMMERCE PART IN POLAND'S SEA ACTIVITIES.

The part of the economical selfgovernment in sea-matters and particularly in port management is very eminent. In England representatives of chambers of commerce occupy authoritative positions on the ports' managing boards. In Scandinavian countries certain chambers of commerce appoint members of ports boards. In Genoa's Board of Port the local Chamber of Commerce takes very active part; its president is an ex-offico member of the Board, the Board of Chamber of Commerce appoints the other members. Members of the Chambers of Commerce of Milan and Turin participate also in management of the port of Genoa. Members of the Managing Board of the port of Bordeux are appointed by the local Chamber of Commeroe exclusively. In United States of America and in Canada Chambers of Commerce execute their big influence in appointment of ports commissioners.

Such an active part of chambers of commerce in sea matters is an outcome of natural evolution and long experience in ports administration. It does not matter whether certain ports' towns, or a body dominated by the government, participation of chambers of commerce is always observed and assured. Doubtless such a participation has good reason to be sustained. Chambers of Commerce perform great work in economical life of the country and they represent the body of ports clients.

In regulation of sea-matters in Poland, where the most concrete expression of our sea policy is given in building the port of Gdynia and creating of Polish commercial navigation, exploatation, establishing overseas commercial relations, creating regular steamship lines and coastwise navigation, increasing the volume of business in Gdynia's port, erecting commercial buildings in port, introducing custom free zone, wise building of the city, proper functioning of railroads, telephone and telegraph, establishing board of trade, arranging proper propaganda to benefit the port, and many other problems to aim to create Gdynia as a port of great value in country's economical life.

Great number of these problems, their variety and importance, difficulties in their realization and responsibility resting with executives of the port caused the Government, so far sole administrator of the port, to seek advise from authoritative units and economical institutions, which either on their own initiative with their opinion on many a question, suggested projects which arose from their constant touch with economical life.

In this article we shall aim to picture activities of Grudziądz Chamber of Industry and Commerce in whose district Gdynia nd Polish seashores are located, activities in country's sea-matters and port problems. It is an institution of the economical selfgovernment.

In the first place the institution passes on to the central authorities its opinion on all petitions of merchantry of Gdynia for alleviation of taxes admissible by the President's decree of June 1 of 1927 in interests of proper development of the city and port of Gdynia. All the independent concerns domiciled at Gdynia may be freed from governmental industrial tax burden for a number of years, obligatory taxes when organizing partnerships, and taxes on all purchases of real estate. Grudziądz Chamber of Commerce worked out reports and memorials to this effect. Ministries of Industry and Commerce and Finance accepted these reports and appointed the institution an official advisory in the matter. Thanks to this all petitions are submitted to the Chamber either directly or indirectly, if sent to the Minstry of Industry and Commerce or Finance. The Chambre investigates these petitions and submits confidential reports to the Ministries. Its opinion, as a matter of fact, serves as basis for Ministers to pass on petition. In opinioning the institution takes into consideration a few facts pertaining to firm's value to the overseas commerce. Shipyards, factories of fishermen's articles, refrigerators, warehouses, storages, cranes, express companies, navigation concerns, custom agencies, industrial concerns, factories preparing different articles for Polish and foreign markets from foreign goods, especially from overseas countries and exporting Polish goods by the way of sea, banks, are giren preference etc. Then, consideration are given those local concerns which participate in this or other way in development of Gdynia. More complicated decision in the matter is in the case of restaurants, hotels and building concerns. Considerably short practice in this respect did not result yet in establishing some statuary points to base on decision. Anyway each individual petition is given careful attention.

As to the time when petitions ought to be filed with Ministries none is specified in the cases of big concerns, typical sea enterprises, for the others, smaller, the month of April is designated. In this month all petitions are submitted to the Ministries. It is customary that some petitions must be accompanied with account money for taxes but, in many cases, thanks to the Chamber of Commerce, — when its opinion is favorable — this is unneccessary. In many decisions the institution suggests for how long certain firms should be freed from taxes, or favorable decision is often subjected to some conditions which the firm has to fulfill. Interesting are petitions for alleviation of taxes of Gdynia firms having branches in different parts of the country. These branches can be freed from taxes also provided their business is duly connected with Gdynia and port's development.

In order to stir bigger interest of the nation in Gdynia's port, Minister of Industry and Commerce permitted the import of special contingent of goods coming from different foreign countries even from those having entered no commercial treaty with Poland. These contingents are divided quarterly with an exception of season goods of which yearly contingent is divided at once. Division of such contingents is executed by the Ministry on recommendation of Grudziądz Chamber of Commerce.

Such a measure of the Ministry was intended to help development of Gdynia's trade. Firms benefitting by these contingents ought to stabilize in Gdynia by building their own houses, offices and storage-houses. The Grudziądz Chamber, therefore, watches carefully for proper commercial relations

with foreign exporters and investigates latters' commercial apparatus at home.

Our Chamber of Commerce opinions also petitions for concessions to establish in Gdynia customfree transit storages, to permit them attend to all custom formalities etc. Lately Ministry of Indutry and Commerce refers to the Chamber all petitions for renting territories, building of warehouses, and agreements made by the Government with navigation companies.

Besides that the authorities send copies of all new projects voted for the benefit of the port, its exploatation and regulation of legal relations between the port management as the business party and maklers, expressmen etc. as its clients. In rendering its opinion on rules for port, instructions for custom office and customfree zone, our Chamber of Commerce saw to it that the interests of our businessmen are given proper consideration.

The Chamber takes through its delegates an active part in Government's works about developing Gdynia city and port. By the order of Ministry of Industry and Commerce one delegate is sitting in the Ministers' Committee for development of port and city of Gdynia. It is the said delegate's task to deliver adresses on different subjects about Gdynia and participate in various committees called to solve numerous problems.

According to the decree of the President of the Republic of Poland on chambers of commerce, the Grudziądz Chamber of Commerce appointed and appoints and swears in port experts, indemnity commissioners and experts, goods connoisseurs, tasters, brokers etc. The institution makes rules for them and controlls their work. Besides this economical life of the country and rapid, typically American progress of the port introduce many new problems, solution of which is often sought by the Government on the advises of the Chamber.

Still more work is done by the Chamber on its own initiative.

In order to have a complete picture of doings in Gdynia the Chamber established there a special sea department, thus keeping in constant touch with Gdynia's port.

Speaking of our Chamber's own movements, I shall mention few of them giving a good idea of the institution's initiative, memorial on building credits for Gdynia, city investments, board of port, safety in port, organization of local authorities in general administration, organization of juditial dpt, social works, international conventions for workers' insurance accident, regulation of port's rates, warehouse rates, custom rates (statistical), railroad connections, building of side-tracks, reloading stations, organization of sugar export by Gdynia, question of Government tax and custom duty on eatables, to supply boats with, fish industry, protection of Gdynia's firms from foreign competition, etc.

Supporting the Government's propaganda for Gdynia, the Chamber finances many a publication about Gdynia's port and supplies many local and foreign periodicals with articles and news. To all interested in Gdynia the institution sends detailed informations about the place. Besides that the Chamber publishes its own organ, economical periodical „Pomorze and Gdynia" where all up-to-date informations about port's situation may be found.

All sea-matters are decided upon at sittings of Chamber's special committe composed of eminent experts in this capacity and in economical life of the republic.

It may be noticed from above that tctivities of Grudziądz Chamber of Commerce are so far lesser than those of similar chambers in other countries. No doubt that mutual work of two factors, namely Government and municipality shall lead toward best solution in the way of administrating the port and adopting best policy respecting our sea matters.

Henry Krupski

Director of the Grudziądz Chamber of Industry and Commerce.



Fragment z budowy miasta Gdyni. *Scene from building of the City of Gdynia*

DIE TÄTIGKEIT DER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER IN GRUDZIĄDZ AUF DEM GEBIETE DER SEEFRAGEN.

Die der wirtschfatlichen Selbstverwaltung auf dem Gebiete der Seefragen, besonders in der Hafenverwaltung zufallende Rolle ist sehr bedeutungsvoll. In England nehmen die Industrie- und Handelskammern an den Hafenverwaltungen teil. In den skandinavischen Staaten ernennen die zuständigen Handelskammern einige Mitglieder der Hafenausschüsse. An dem Konsortium, das den Hafen von Genua verwaltet, nimmt die dortige Handelskammer tätigen Anteil; ihr Präsident ist von amtswegen Mitglied des Konsortiums, das Plenum der Räte der Kammer ernennt die weiteren Mitglieder und die Vertreter der Handelskammern von Mailand und Turin nehmen ebenfalls an der Verwaltung des Hafens von Genua teil. In die autonomische Verwaltung des Hafens von Bordeaux, die unter der Bezeichnung des Verwaltungsrates bekannt ist, delegiert die dortige Handelskammer neun Mitglieder, während die übrigen 19 Handelskammern des Hinterlandes dieses Hafens die übrigen drei Mitglieder des Rates stellen. In Havre dagegen liegt die ganze Verwaltung des Hafens ausschliesslich in den Händen der Handelskammer. Auch in den Häfen Nordamerikas und Kanadas üben die Handelskammern einen grossen Einfluss auf die Ernennung von Hafenkommissaren aus.

Diese Sachlage stellt das Ergebnis einer natürlichen Evolution sowie einer langjährigen Erfahrung auf dem Gebiete der Hafenverwaltung dar. Ohne Rücksicht darauf, ob der betreffende Hafen durch eine autonomische Rechtsperson, die dazu speziell berufen ist, verwaltet wird, oder durch die städtischen Kommunalbehörden, oder auch unter dominierender Beteiligung des Staates, immer bleibt die Teilnahme der Handelskammern gesichert. Diese Teilnahme ist zweifellos zweckmässig und durch die Mission begründet, die durch die Kammern auf dem Gebiete der Represenlierung und der Verteidigung der Interessen der die Klientelle des Hafens darstellenden wirtschaftlichen Kreise vollbracht wird.

Hinsichtlich der Regelung der Seefragen in Polen, dessen Seepolitik auf das konkreteste in dem Hafenbau von Gdynia, sowie in der Bildung einer polnischen Handelsflotte zum Ausdruck kommt, besteht ein riesiger Komplex von Fragen, die bisher noch nicht endgültig gelöst und geregelt sind. Es sind dies die Fragen der Form der Hafenverwaltung, der Art der Verwaltung, der Anknüpfung von überseeischen Handelsbeziehungen, der Begründung von regulären Linien und der Kabotageschiffahrt, der Steigerung der Handelsumsätze im Gdyniaer Hafen, des Bau von Handelseinrichtungen im Hafen, der Bildung einer Freizone, des zweckmässigen Ausbaus der Stadt, der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn-, Post- und Telegraphenlinien, der Bildung einer Warenbörse, einer entsprechenden Hafenpropaganda sowie viele andere bedeutungsvolle Fragen, von deren Lösung der Ausbau des Gdyniaer Hafens zu einem Hafen von grösster wirtschaftlicher Bedeutung abhängt.

Die grosse Zahl dieser Fragen, ihre Mannigfaltigkeit und Bedeutung, die Schwierigkeit ihrer Realisierung, sowie die die Durchführende belastende Verantwortlichkeit haben es zur Folge gehabt, dass die Regierung, die vorläufig noch selbst die Verwaltung des Gdyniaer Hafens ausübt, sich der Unterstützung der massgebenden wirtschaftlichen Faktoren und Institutionen bedient, die entweder aus eigener und Initiative oder auf Grund eine Aufforderung der Regierung dieser ihre Gutachten, Projekte und Ratschläge, die sich aus ihrem Kontakte mit dem Wirtschaftsleben ergeben, erteilen.

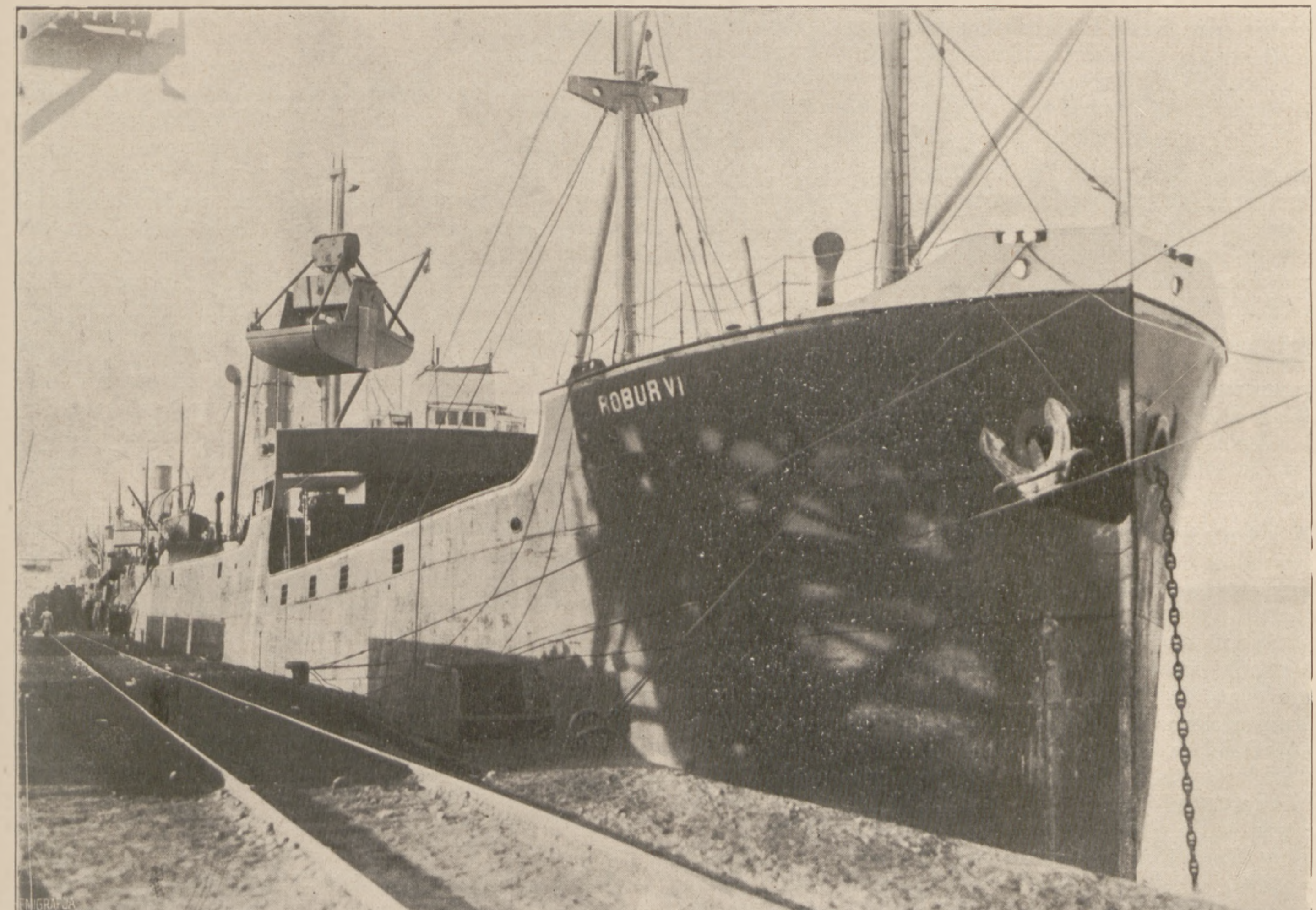
Im Rahmen des vorliegenden Artikels möchten wir in Kürze die Tätigkeit der Industrie- und Handelskammer in Grudziądz darstellen, derjenigen Institutionen der wirtschaftlichen Selbstverwaltung also, deren Bereich hinsichtlich der Erledigung der See- und Hafenfragen die Küste und der Hafen von Gdynia gehören.

In erster Linie begutachtet die Kammer vor den Zentralbehörden die Gesuche der in Gdynia ansässigen Firmen, die die im Erlass des Präsidenten der Republik vom 1. Juni 1927 über die Förderung des Ausbaus und der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt und des Hafens von Gdynia vorgesehenen Steuererleichterungen betreffen. Die selbständigen Unternehmungen, die ihre Rechssitz in Gdynia haben und die durch ihre Tätigkeit zur wirtschaftlichen Entwicklung Gdynias beitragen, können auf eine bestimmte Zahl von Jahren von der staatlichen Industriesteuer, von Stempelabgaben bei der Begründung von Gesellschaften, sowie von den Alienationsabgaben bei der Aenderung von Rechtstiteln im Zusammenhang mit dem Ankauf von Immobilien befreit werden. Die praktische Druchführung des erwähnten Erlasses hat Schwierigkeiten sowohl formaler, als auch sachlicher Natur, und zwar hinsichtlich der Grundsätze des Vorgehens und der Kriterien, auf deren Grundlage die entsprechende Gesuche geprüft werden sollten, hervorgerufen. Die Kammer hat mehrere diesbezügliche Denkschriften und Referate ausgearbeitet. Das Industrie- und Handelsministerium sowie das Finanzministerium haben die entsprechenden Anträge der Kammer angenommen und ihr die Begutachtung aller diesbezüglichen Gesuche übertragen. Auf diese Weise gehen alle Gesuche an die erwähnten Steuererleichterungen zuerst bei der Kammer ein, sei es unmittelbar, sei es durch Vermittlung des Industrie- und Handelsministeriums bezw. Finnanzministeriums. Die Die Kammer prüft die Tätigkeit des betreffenden Unternehmens und dessen Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung und legt dann vertraulich ihr Gutachten dem Industrie- und Handelsministerium vor. Das Gutachten der Kammer stellt die eigentliche Grundlage für die Entscheidung der betreffenden Frage durch den Ministerrat dar. Die Kammer berücksichtigt grundsätzlich vor allem die Feststellung der Tatsache, dass das betreffende Unternehmen zu denjenigen gehört, deren Tätigkeit mit der See eng zusammenhängt, wie z. B. die Schiffswerften, die Fabriken für Seefischereigeräte, die Reparaturwerkstätten, Kühlanlagen, Magazine, Kräne, Maklerunternehmungen, Bunkeranlagen, Schiffahrtsunternehmungen, Zollagenturen, Speditionsunternehmungen usw., ferner alle Industrieunternehmungen, die überseeische Rohstoffe für den Innemarkt und für das Ausland verarbeiten, schliesslich die ausländische, besonders überseeische, Waren auf dem Seewege im-

portierenden und auf demselben Wege inländische Waren exportierenden Handelsunternehmungen, Banken usw. Weiter werden die Gesuche derjenigen Unternehmungen von lokalem charakter berücksichtigt, deren Umfang und Arbeitsmethode ihre Einreihung unter die zur Entwicklung der Stadt Gdynia beitragenden Unternehmungen rechtfertigen. Ziemlich kompliziert ist das Kriterium in der Gastwirts-, Hotel- und Bauindustrie. Die bisherige verhältnissmässig kruze Praxis hat noch nicht die Grundlage für die Aufstellung von ständigen Richtlinien in dieser Hinsicht ergeben. Jedenfalls wird ein jeder einzelne Antrag individuell untersucht und behandelt. Was die Behandlungsprozedur anbelangt, so werden die Gesuche um die Steuerbefreiung, soweit es sich um grosse typische Seeunternehmungen handelt dem Industrie- und Handelsministerium individuell und zu jedem Termin vorgelegt. Die Gesuche der kleineren Unternehmungen werden dagegen sumarisch im Laufe des Monats April eines jeden Kalenderjahres überreicht. Die Kammer trägt dafür Sorge, dass vor der Entscheidung über das Gesuch die Finanzämter nicht Anzahlungen auf die Umsatzsteuer von den Firmen eintreiben, deren Anträge in günstigem Sinne begutachtet worden sind. Die Gutachten der Kammer enthalten oftmals Vorbehalte hinsichtlich der Zahl der Jahre, auf die die Steuerbefreiung lauten soll; sie erheben an die Firmen auch gewisse Forderungen, von deren frühere Erfüllung die Erleichterungen abhängig gemacht werden. Interessant ist die Frage der Steuererleichterungen bei den Unternehmen, die ihre Zentrale in Gdynia und ihre Filialen in übrigen Inlande besitzen. Unter gewissen Umständen können auch diese inländischen Filialen von den Steuern befreit werden, falls die Art des Unternehmens eine solche Massnahme rechtfertigt.

Um die Bevölkerung für den Hafen von Gdynia stärker zu interessieren, hat der Industrie- und Handelsminister ein spezielles Kontingent von reglementierten Waren Gdynia zuerkannt, das die aus allen Ländern stammenden Waren umfasst, somit auch aus den Ländern, mit denen Polen keine Handelsverträge besitzt. Diese Kontingente werden vierteljährlich verteilt, mit Ausnahme der Saisonwaren, deren Jahreskontingent auf einmal verteilt wird. Ihre Zu- und Verteilung hat auf die bisherigen in Pommerellen und in Gdynia durch die Zentraleinfuhrkommission verteilten Kontingente keinen Einfluss. Die Verteilung der Kontingente wird unmittelbar durch das Industrie- und Handelsministerium auf Grund der durch die Industrie- und Handleskammer Grudziądz gestellten Anträge vorgennomen.

Der Zweck der Verordnung des Ministers ist der Ausbau Gdynias auf dem Gebiete des Handels. Die im Genuss der Gdyniaer Kontingente stehenden Firmen sollten eine bessere Fundierung ihrer Unternehmungen in Gdynia durch den Bau von Immobilien, wie von Bürolokalen, Magazinen us. anstreben. Deswegen stellt die Handelskammer im Sinne



Statek Towarzystwa „Polskarob" — „Robur VI" - w Gdyni. *Steamer of the „Polskarob" — „Robur VI" — at Gdynia*

des Erlasses des Ministers die entsprechenden Handelsbeziehungen mit den ausländischen Exporteuren bezw. Produzenten in Rechnung und untersucht auch, wie sich die Handelsapparatur der betreffenden Firmen an Ort und Stelle darstellt.

Nach der Ankunft in Gdynia der ersten Transporte derjenigen Firmen, die im Rahmen dieser speziellen Gdyniaer Kontingente die Erlaubnis zur Einfurh von reglementierten Waren erhalten hatten, wird sich die Kammer ein Urteil darüber bilden können, welche Firmen und in welchem Masse in technischer, wie in finanzieller Hinsicht zur Entwicklung derartiger Handelsbeziehungen fähig sind.

Unsere Handelskammer begutachtet weiter die Anträge auf Erteilung von Konzessionen für Transit- und zollfreie Lager, auf Zulassung der Unternehmungen zur Erledigung der Zollformalitäten. In der letzten Zeit erhält sie auch vom Industrie- und Handelsministerium zur Begutachtung die Gesuche um Konzessionen, auf die Pacht von Hafenterrains, auf den Bau von Magazinen, sowie die Verträge, die die Regierung mit den ausländischen Schiffahrtsgesellschaften abschliesst.

Ausserdem geben die Behörden der Kammer die Projekte von Verordnungen bekannt, die den Gdyniaer Hafen, dessen Exploitierung, sowie die Regelung der Rechtsbeziehungen zwischen der Hafenverwaltung als einem Handelsunternehmen und den Maklern, Reedern und Spediteuren als dessen Klienten betreffen. In den Gutachten, die die Kammer in der letzten Zeit bei der Prüfung des Hafenreglements, der Seezollinstruktion und der Freizone erteilt hat, hat sie dafür Sorge getragen, dass die Interessen der Wirtschaftskreise in weitestem Masse berücksichtigt werden.

Die Kamer nimmt durch ihre Delegierten einen unmittlelbaren aktiven Anteil an der auf den Ausbau der Stadt und des Hafens von Gdynia abzielenden Arbeit. So nimmt ein Delegierter der Kammer einen Sitz in der ständigen interministeriellen Kommission für die Fragen der Entwicklung der Stadt und des Hafens von Gdynia ein, zu der er als ständiges Mitglied durch eine Verordnung des Industrie- und Handelsministers berufen worden ist. Die Zusammenarbeit und die Rolle dieser beratenden Organe drückt sich in der Form von Referaten, sowie in der Teilnahme an speziellen Kommissionen, die zur Entscheidigung gewisser genau umschiebener Fragen berufen werden, aus.

Gemäss der Verordnung des Präsidenten der Republik über die Industrie und Handelskammer hat die Kammer ernannt und ernennt, sowie beeidet weiter die Hafensachverständigen von der Art, wie Havariekommissare Experten für Schiffshavarien, Warensachverständige, Schiffsmakler usw. Die Kammer hat für sie Reglements ausgearbeitet und kontrolliert ihre Tätigkeit. Ausserdem lassen das Wirtschaftsleben und die tatsächlich amerikanische Entwicklung des Hafens eine Reihe von fragen in den Vordergrund treten, über die die Kammer auf Grund einer Aufforderung der Regierung ihr Gutachten vom Standtpunkt des Schutzes der Wirtschaftsinteressen abgibt.

Eine noch vielleich umfangreichere Arbeit leistet die Kammer auf dem Gebiete der ihr durch ihre eigene Initiative diktierten Tätigkeit.

Von dem Streben geleitet, die Gesamtheit der wirtschaftlichen Vorgänge auf dem Gebiete der Stadt und des Hafens von Gdynia zu erfassen, hat die Kammer einen Auschuss für See- und Hafenfragen mit dem Sitz in Gdynia geschaffen. Dank diesem Umstande ist der Kontakt der Kammer mit dem Hafen von Gdynia unmittelbar und ständig.

Oftmals tritt die Kammer mit einer eigenen Initiative hervor; wir wollen nur einige wichtigere Denkschriften erwähnen, die sich auf die Baukredite für Gdynia, auf die städtischen Institutionem, auf die Bildung eines Hafenauschusses, auf die Sicherheit im Hafen, auf die Organisation der lokalen Behörden im Rahmen der allgemeinen Verwaltung, auf die Gerichts- und Hafenbehörden, auf die Arbeiterfragen und auf den sozialen Schutz der Arbeiter, auf den Abschluss einer internationalen Konvention zur Sicherung der Hafenarbeiter vor Unglücksfällen, auf Pilotagefragen, auf Hafenabgaben und Warenlagerung, auf Abgaben für Zollstatistik, auf den Eisenbahnverkehr, besonders auf den Ausbau eines Eisenbahnknotenpunktes im Hafen und der Hafenzweiglinien, auf den Bau von Hafenmagazinen und Umladeeinrichtungen, auf die Organisation des Zuckerimportes über Gdynia, auf Zoll- und Akzisefragen bei der Belieferung von Schiffen mit Lebensmitteln, auf Fragen der Fischindustrie, des Schutzes der Gdyniaer Firmen vor auswärtiger Konkurren usw. beziehen.

Die Bestrebungen der Regierung in der Richtung auf die Propaganda unseres Hafens unterstützend, finanziert die Kammer die Veröffentlichungen über den Gdyniaer Hafen und beliefert ausserdem die in- und ausländische Presse mit entsprechenden Informationem. Allen, die an dem Hafen von Gdynia Interesse nehmen, erteilt sie eingehende Aufklärungen. Die Kammer gibt ein eigenes Organ, die wirtschaftliche Zeitschrift „Pomorze i Gdynia", heraus, in dem sich ein erschöpfendes Informationsmaterial über die Lage in unserem Hafen vorfindet.

Die Seefragen werden in der Kammer auf den Sitzungen der ständigen Seekommission erörtert, der die hervorragendsten Kenner der diesbezüglichen Fragen sowie des Wirtschaftslebens der Republik angehören.

Aus den obigen Ausführungen ergibt es sich, dass die Tätigkeit der Industrie- und Handelskammer in Grudziądz bei der Erledigung von Seefragen vorläufig noch weniger Aktiw ist als im Auslande. Es unterliegt jedoch keinem Zweifel, dass die parallele und gleichberechtigte Zusammenarbeit der Regierung und der Selbstverwaltung schliesslich zur Aufstellung der Richtlinien führen wird, die sowohl hinsichtlich unserer Seepolitik, als auch hinsichtlich der Organisation der Hafenverwaltung Anwendung finden sollen.

Henryk Krupski

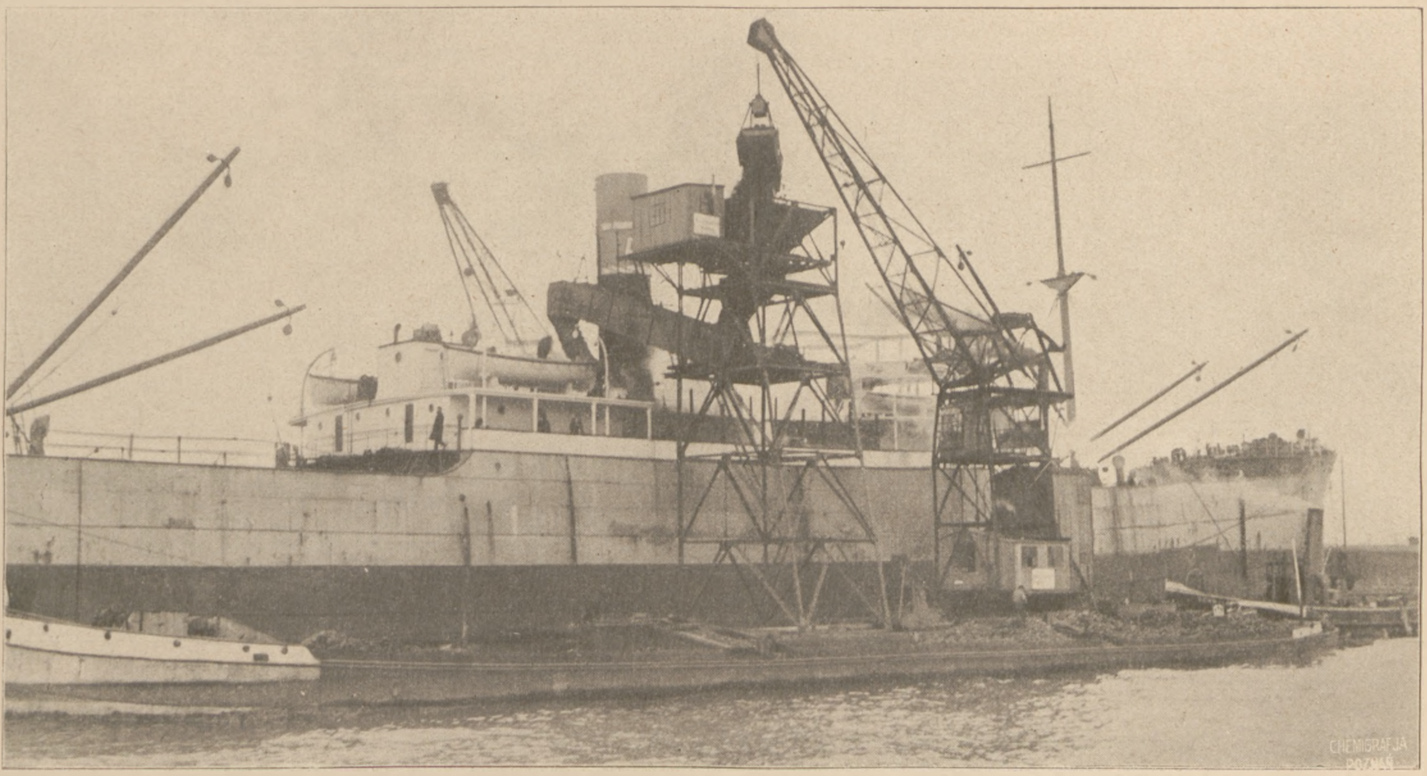
Direktor der Industrie- und Handelskammer in Grudziądz

Mechaniczne bunkrowanie okrętów morskich.

Towarzystwo Handlowe „Giesche" w Gdańsku pierwsze zastosowało mechaniczne bunkrowanie okrętów morskich. W tym celu zostało w lutym b. r. zainstalowane urządzenie dla mechanicznego bunkrowania, widoczne na załączonej fotografji. Składa się ono z pontonu, na którym zmontowany jest żóraw wysięgowy o podnośności 5 ton, następnie odpowiedni bunker wysięgowy z przewodami teleskopowymi.

Praca odbywa się w ten sposób, że chwytacz żórawia wybiera węgiel z kryp znajdujących się obok pontonu i wsypuje do ruchomego bunkra. Tutaj następuje automatyczne ważenie ładunku, poczem węgiel zostaje przeprowadzony do transportera taśmowego i rurociągu teleskopowego.

Zaletą tego urządzenia jest wysoka wydajność pracy i dokładne ważenie ładunku. Kiedy przy dotychczas stosowanych środkach bunkrowania wydajność wynosiła zaledwie około 20 ton na godzinę, urządzenie opisane przeładowuje około 80 ton na godzinę, z równoczesnem dokładnem zważeniem zabunkrowanego węgla



Mechanische Bunkierung der Schiffe.

Die Giesche Handelsgesellschaft in Danzig ist als erste Bunkerfirma in Danzig dazu übergegangen, die Uebergabe von Bunkerkohlen an Seedampfer zunächst im Hafen von Danzig zu mechanisieren. Zu diesem Zwecke hat sie die auf obigem Bilde gezeigte Bunkermaschine im Februar ds. Js. in Betrieb genommen. Dieselbe besteht aus einem Ponton, auf welchem ein moderner Wippkran mit einer Tragfähigkeit von 5 ts sowie ein Bunkergerüst mit Wiegebunker, Förderbandausleger und Teleskoprohr aufgestellt sind.

Der Gang der Arbeit ist der, dass, wie aus dem Bilde ersichtlich, der Greifer die Kohle aus dem neben dem Ponton liegenden Kahn aufnimmt und sie in den am oberen Ende des Bunkergerüstes befindlichen Wiegebunker schüttet. Hier wird die Kohle automatisch verwogen und auf das sich im Auslegearm befindliche Förderband gelassen. Ueber das Förderband gelangt die Kohle durch das Teleskoprohr in den Schiffsbunker. Die Vorteile einer solchen Maschine liegen in der um ein bedeutendes erhöhten Leistung, sowie in der hiermit zusammenhängenden Verbilligung des Umschlages einerseits und in der exakten Gewichtsfeststellung andererseits.

Während bei den früheren Arbeitsmethoden, d. h. bei Uebergabe der Bunkerkohlen mittels Rohrkiepen, eine Stundenleistung von ca. 20 ts erreicht wurde, leistet die Maschine 80 ts per Stunde und lässt die ganze Lieferung über die Wage gehen.

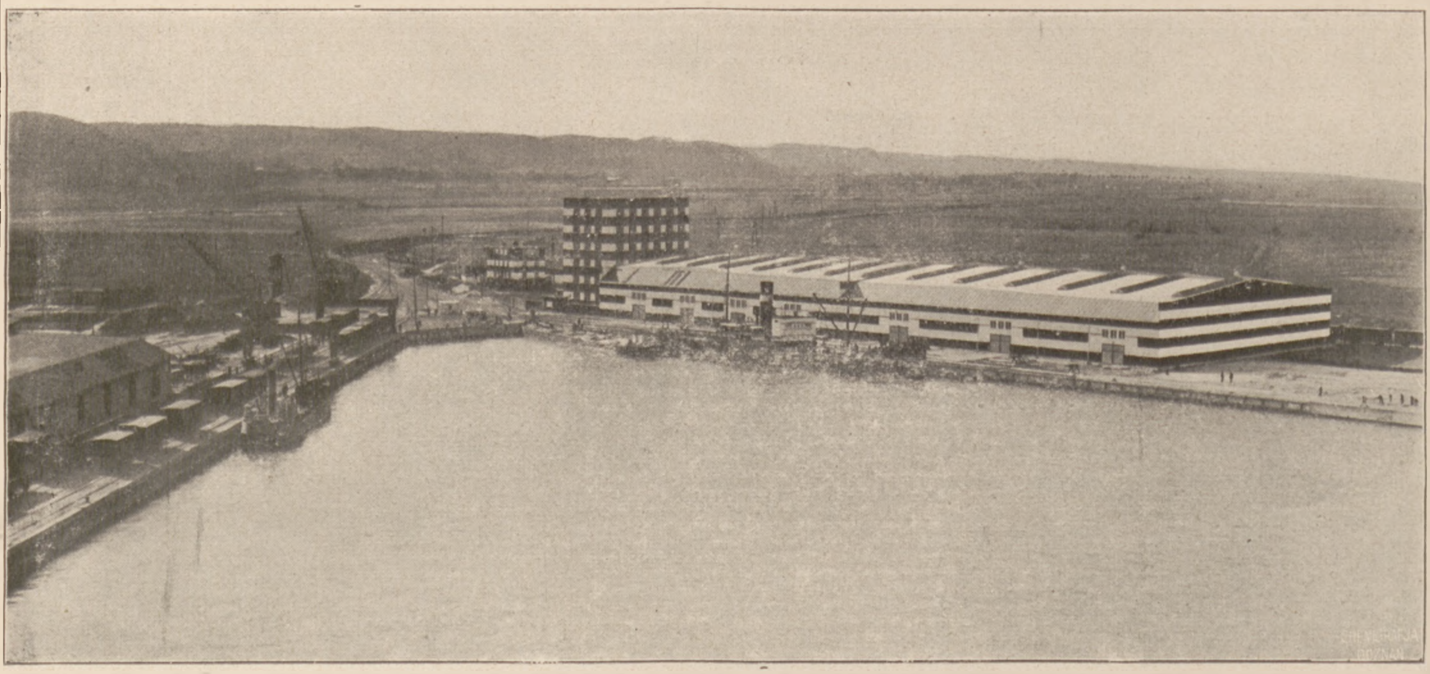
RICE HUSKING PLANT I GDYNIA

Łuszczarnia ryżu — Gdynia

ONE of the facts demonstrating, that free access to the sea is of fundamental necessity to Poland, has been made evident by the attitude of the community. No sooner had the Government made its decision to develop the port of Gdynia, until private initiative began operations, and the investment of private capital in the city grew with the same rapidity as the preparations of the State.

The price of rice on the home market has decreased since the Gdynia Rice Husking Plant has been in operation,

Gdynia has not only become the base for rice exports, it is also the natural centre of rice imports into Poland. For example, the distance from Gdynia to Kraków is 684 km., while the distance from Triest to the same city is 1.065 km. The difference



Łuszczarnia ryżu. *Rice Husking Plant.*

is still larger in the case of the ather large Polish cities. The Rice Husking Plant is equipped, because of its recent construction, with the most up-to date machinery, and is one of the largest of such etablishements in Europe.

The development of industrial enterprise in Gdynia was started by the Rice Husking Plant, opened personally by the Minister of Industry and Commerce on May 1st 1928. Late in the autumn of 1927, building operations were begun, and already in the spring of 1928 a transatlantic liner, direct from British India, docked with a large cargo of unhusked rice.

During the past few months of the activity of the concern, over 50.000 tons of rice were landed in Gdynia by 8 steamers, of wchich the »Shakespeare« was the largest, being of about 9.000 tons net reg. During the same period 30.000 tons of husked rice was polished, of which the greater part was supplied to the home market, the remainder being exported to the Baltic countries.

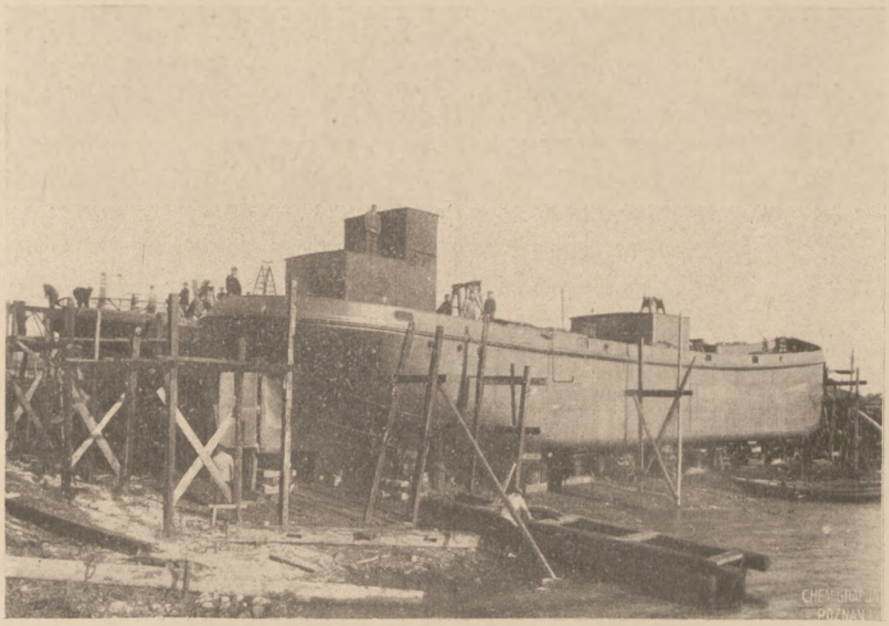
For the first time the cheap water route from the Baltic sea via the Vistule river was utilised to transport the rice from Gdynia to Polish cities.

The arrangement of the buildings is as follows: the main 6-story ferro-concrete building — the architecture of which is very interesting — is connected with a handling hall and an enormous store house for raw rice with a floor surface of 8.400 sq. m. Adjoining are the two story administration offices, workmen's dwellings, regait shops a. s. o.

The etablishment is now to be developed by the construction of a starch and other rice products factory, which will utilise the waste.

Lately the management of the Plant purchased one steamer for the purpose dat of re-exportation of rice-flower and husked rise to Baltic countries.

Krypy ropowe dla Polskiej Marynarki Wojennej.



Dla Polskiej Marynarki Wojennej zostały wybudowane na stoczni A. & W. Wojan w Gdańsku dwie krypy ropowe; obie krypy otrzymały klasę Lloydu Germańskiego — $\frac{A}{4}$ k. — Wymiary ich są następujące:

Długość całkowita . . 41,40 m
Długość na wodnicy . 40,00 m
Szerokość na wręgach . 8,00 m
Wysokość boczna . . 3,25 m
Zagłębienie przy całkowitem załadowaniu . 2,75 m
Nośność 500 ton, odpow. 675 m^3.

Krypy te otrzymały po jednym kotle systemu stojącego, o paleniskach węglowych dla ogrzewania i wytwarzania pary dla pomp; każdy kocioł ma powierzchnię ogrzewalną 41,5 m^2 i wytwarza parę o ciśnieniu 10 atmosfer.

Dwie pompy o podwójnem działaniu, z wydajnością około 75 ton na godzinę mogą opróżnić krypę w przeciągu 4,5 godzin, tłocząc ropę na wysokość 4 m. Każda pompa może pompować z poszczególnych przedziałów, jak też je z zewnątrz napełniać. Specjalna pompa balastowa służy do odpompowywania zęz i przedziałów bezpieczeństwa.

Para odlotowa po przejściu przez kondenzator może być wypuszczona w atmosferę, albo też użyta do podgrzewania ropy, w którym to celu w przedziałach ropowych wbudowane są odpowiednie wężownice; można też ogrzewać ropę parą świeżą.

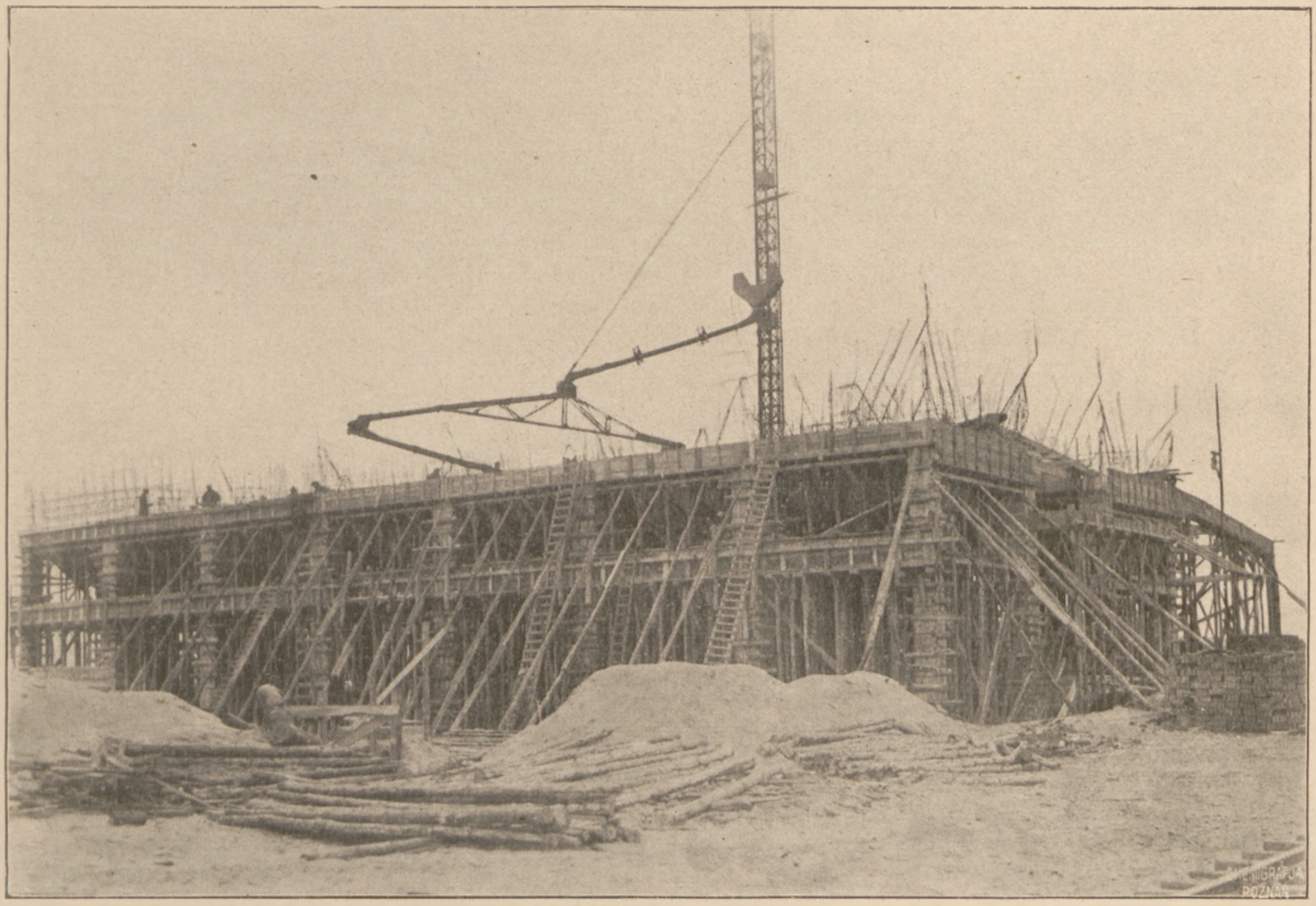
Krypy są podzielone na 12 przedziałow grodziami wodoszczelnymi, które oprócz tego podzielone są ieszcze przez grodzie podłużne. Wszystkie cztery przedziały są zgrupowane i oddzielone od następnych przedziałami bezpieczeństwa, dla uniknięcia możliwości eksplozji.

Na rufie okrętu znajdują się pomieszczenia dla załogi i budka sternicza.

W środku okrętu, po lewej burcie znajduje się kotłownia, podczas gdy na prawej burcie wbudowane są pompy i zbiornik wody zasilającej dla kotła.

Na dziobie krypy znajdują się magazyny dla węży i lin. Krypy posiadają windy kotwiczne o napędzie parowym.

Nadzór nad budową tych kryp z ramienia Kierownictwa Marynarki miał komandor Malecki.



Z budowy Gdyńskiej Olejarni



POZNAŃSKO-WARSZAWSKIE TOW. UBEZPIECZEŃ

Poznańsko-Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń, Spółka Akcyjna w Poznaniu, ul. Kantaka 2—5, zostało w roku 1919 założone przez obecnie największy prywatny bank w Polsce, Bank Związku Spółek Zarobkowych, który jeszcze dzisiaj jako poważny akcjonarjusz jest w tem towarzystwie zainteresowany. Poznańsko-Warszawskie Tow. Ub. pracuje w całej Polsce i zbudowało sobie o własnych siłach poważny portfel, wykazujący za rok 1928 zbiór premji w wysokości okrągło złotych 6 500 000. — Przyrost premji w wspomnianym roku w porównaniu do roku poprzedniego wynosił okrągło zł 1 700 000.— a dalszy przyrost w roku bieżącym wynosić będzie, mimo ogólnych trudności gospodarczych, mniejwięcej zł 3 000 000.—, tak że ogólny zbiór premji w tym roku dosięgnie blisko złotych 10 000 000.—. Zwracamy też uwagę na to, że Poznańsko-Warszawskie Tow. Ubezp. od szeregu lat pracuje z zyskiem i już od 3-ch lat wydziela dywidendę, w wysokości 10%.

Poza rezerwami w kapitałach posiada Poznańsko-Warszawskie Tow. Ubezp. dziewięć wysoko wartościowych kamienic w Poznaniu, Warszawie, Grudziądzu i Katowicach i pokrywa pozatem swoją reasekurację w pierwszorzędnych towarzystwach zagranicznych jak:

1. Schweizerische Rückversicherungs-Gesellschaft w Zurychu (obecnie największe towarzystwo reasekuracyjne na świecie),
2. Rückversicherungs-Gesellschaft „Prudentia" w Zurychu (założone przez Schweizerische Rückversicherungs-Gesellschaft),
3. Kölnische Rückversicherungs-Gesellschaft w Kolonji (jedno z najprzedniejszych towarzystw reasekuracyjnych w Niemczech),
4. The Mercantile et. General Insurances w Londynie,
5. Comp. Francaise de Reassurances Gen. w Paryżu.

W samym dziale szkód pożarowych wypłaciło Poznańsko-Warszawskie Tow. Ubezp. od roku 1924 do 1928 włącznie okrągło zł 6 000 000 odszkodowań.

Stwierdzić możemy, że Poznańsko-Warszawskie Tow. Ubezp. posiada zupełne zaufanie we wszystkich warstwach naszego społeczeństwa, a także nasze państwowe instytucje finansowe zaliczają Poznańsko-Warszawskie Tow. Ubezp. do tych wyróżnionych zakładów ubezpieczeń, w których obowiązkowo ubezpiecza się przedsiębiorstwa obciążone pożyczkami hipotecznemi na korzyść wspomnianych instytucyj pańtwowych. W jakiej mierze się cieszy Poznańsko-Warszawskie Tow. Ubezp. zaufaniem kół miarodajnych niech chociaż ten fakt zilustruje, że Towarzystwo to ubezpiecza wszystkie samoloty Linji Lotniczej „Lot" w Warszawie, w której Rząd nasz poważny bierze udział.

Reasumując powyższe nasze informacje nadmieniamy, że Poznańsko-Warszawskie Towarzystwo Ubezpieczeń należy do najpoważniejszych i najsolidniejszych zakładów ubezpieczeń w Polsce.



Śpichlerz eksportowy

FABRYKA LIN i DRUTU



Liny wydobywalne o splotach okrągłych, trójkątnych i płaskich

Liny płaskie, pochylniane, wyciągowe, torowe

Liny nośne o konstrukcji zamkniętej dla kolejek wiszących

Liny kranowe o konstrukcji kablowej o splocie krzyżowym

Liny dla przemysłu naftowego

Liny pługowe, transmisyjne, okrętowe, lotnicze i pociągowe

Liny cienkie dla lamp łukowych

Sploty druciane

Druty żelazne, czarne i ocynkowane

Druty stalowe od średnicy 0,2 mm do 10 mm o wytrzymałości do 270 kg na 1 mm²

Siatki druciane, sita do żwiru i piasku, siatki ochronne, sita do sortowni, siatki do iskrochronów

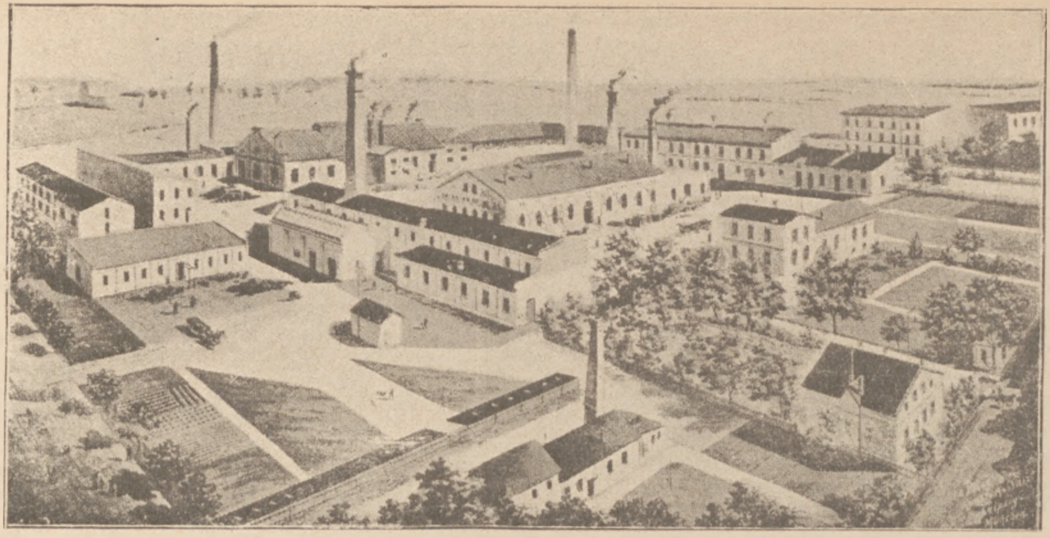
Tkaniny żelazne.

Druty kolczaste.

Skable druciane.

Transportery, Gurty.

Liny konopne.



„SAM"

SPÓŁKA AKCYJNA MÜNSTERMANN

Odlewnia żelaza i bronzu, budowa maszyn i armatur

Rok założenia 1881 **KATOWICE** Zatrudnionych 400 osób

Adres telegraficzny: SAM Katowice

Bronz fosforowy:

do: zwykłych łożysk, panewek, prętów, części armatur itd. średnio natężonych łożysk maszynowych i panewek, średnio natężonych łożysk do walców, łożysk kolejowych — parowozowych i wagonowych.

Specjalny bronz fosforowy:

do: korpusów dla pomp, nurników, wentyli ssących i tłoczących, korpusów wentylowych, siodełek wentylowych kręgli wentylowych i kształtek, form powietrznych do wielkich pieców, form żużlowych, skrzyń dektadralnych, powłok cylindrowych, płaszczy do walców, walców skórzanych, powłok do walców skórzanych.

Oryginalny bronz fosforowy Dr. Künzel'a

do: wysoko natężonych łożysk maszynowych i panewek,
wysoko natężonych łożysk walcowych,
kół zębatych, drążków zębatych, kół ślimakowych, pomp centryfugalnych, kół wirowych i kierowniczych i t. d.,
korpusów sterowych, nakrętek i t. d.,
suwaków parowozowych i maszynowych, płyt suwakowych, pierścieni tłokowych i t. d.

Bronz fosforowy odporny na wodę morską

do: części maszyn statkowych jak łożysk, korpusów do pomp, pokryw do kondenzatorów, rur falistych, powłok do wałów śrub okrętowych i t. d.

Oryginalny bronz fosforowy Dr. Künzel'a odporny na kwasy

do: koszy do wytrawiania, wrzecion do koszy do wytrawiania,
noży do holendrów i nożowisk,
noży do holendrów i nożowisk wolnych od cynku i żelaza,
skrobaków do walców.

Specjalny bronz fosforowy wysoko odporny na kwasy

do: części przeciw koncentrowanemu kwasowi solnemu i siarkowemu,
części przeciw chlorowi i chlorytowi oraz hyperchlorytowi,
części przeciw kwasom innego rodzaju,
części kutych i prasowanych.

Bronz niklo-fosforowy

do: części nadzwyczaj wysoko natężonych.

Specjalny spiż niklowy dla pary przegrzanej

do: części dla pary przegrzanej do 200° Cels.
części dla pary przegrzanej do 500° Cels.

Wysoko-kujne bronzy pierwszorzędne (kute)

Bronz diamentowy o wytrzymałości 70—90 kg/mm² i rozciągliwości 10—5% do wysoko natężonych i na działanie kwasów odpornych części kutych.

Bronz aluminiowy „A" o wytrzymałości 60—70 kg/mm² rozciągłości 10—5% przeznaczenia jak wyżej, szczególnie do sprężyn, szczególnie do sprężyn taśmowych (wymagana sprężystości).

Bronz aluminiowy „B" o wytrzymałości 50—60 kg/mm² i rozciągłości 15—10% do średnio natężonych, na kwasy odpornych części kutych,

Bronz stalowy o wytrzymałości 50—60 kg/mm² i rozciągliwości 20—15%,

Bronz manganowy o wytrzymałości 40—50 kg/mm² i rozciągliwości 30—20% do odpowiednio natężonych części kutych i prasowanych.

Oprócz tego:

wszelkie aljaże według każdego przepisu

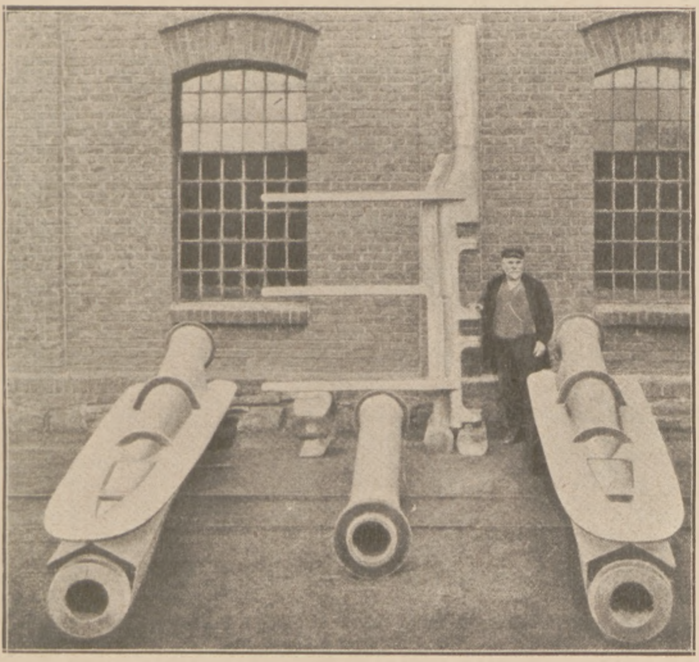
z lanego żelaza, stali, lanej stali, spiżu, bronzu, bronzu fosforowego, bronzu odpornego na działanie kwasów, bronzu specjalnego, kutego bronzu manganowego, aluminiowego, djamentowego itd.

Dla kopalń:

Zawory ssące i tłoczące wszelkiego rodzaju, cylindry do pomp, tłoki, nurniki, trzony tłokowe, pierścienie tłokowe, koła kierownicze i wirowe do pomp centryfugalnych, futra cylindrowe, powłoki tłokowe, łożyska, pochwy, rury, koła zębate i ślimakowe, ślimaki, ruszta, koła i krążki linowe i łańcuchowe, krążki do odbioru prądu elektrycznego, osie, wały, zawory, zasuwy, kurki, zawory (wentyle) redukcyjne, odwadniacze (garnki redukcyjne), odkraplacze, smoki ssące, dławnice kompenzacyjne, klapy i zawory (wentyle) zwrotne, tamówki, zawory i zasuwy do zalewania, zawory do zgęszczenia powietrza, rury fasonowe itd.

Dla koksowni:

Łożyska, pochwy, drążki, cylindry, tłoki, pierścienie tłokowe, trzony tłokowe, koła kierownicze i wirowe do pomp, koła zębate i ślimakowe, ślimaki, koła do suwnic, drągi zębate, krążki transportowe, krążki i koła linowe, krążki i koła łańcuchowe, koła pasowe, krążki do odbierania prądu elektrycznego, płyty do okładania ramp, drzwiczki do pieców koksowych, rury podnoszące, tamówki, zawory (wentyle), zasuwy, kurki, odwadniacze (garnki kondenzacyjne), odkraplacze, dławnice kompenzacyjne, klapy i zawory (wentyle) zwrotne smoki ssące, rury fasonowe, zasuwy gazowe itd.



Dla wielkich pieców:

Formy powietrzne, formy ochronne do powietrza, formy szlakowe, skrzynie do oziębiania, szlaki, rynny spustowe, zasuwy do gorącego powietrza, zawory (wentyle), zasuwy, kurki, zawory gazowe, zasuwy, gazowe, rury fasonowe, tłoki, pierścienie tłokowe, trzony tłokowe, krążki linowe, krążki łańcuchowe, krążki do odbierania prądu elektrycznego, koła pasowe itd.

Dla stalowni:

Płyty armaturowe do pieców, podstawki do kokil, płyty posadzkowe, łożyska, pochwy, nakrętki, koła zębate i ślimakowe, ślimaki, trzony, wały, sprzęgła, koła pasowe, krążki do odbierania prądu elektrycznego, krążki i koła linowe, koła łańcuchowe, ruszta, zawory, zasuwy, kurki, rury fasonowe itd.

Dla walcowni:

Łożyska do walców i maszyn, pochwy, mutry do przeciskania walców, kosze do wytrawiania, koła kierownicze i wirowe do pomp centryfugalnych, koła zębate, krążki do odbierania prądu elektrycznego, koła ślimakowe, ślimaki, tłoki, pierścienie tłokowe, trzony tłokowe, mufy walcowe, wały transportowe, armatury do pieców, ruszta, sprzęgła, rury fasonowe, rynny spustowe, zawory (wentyle) gazowe, zasuwy gazowe, zawory, zasuwy, kurki, tamówki, dławnice kompenzacyjne, odwadniacze (garnki kondenzacyjne) itd.

Dla wytwórni maszyn:

Osie, łożyska osiowe, łożyska maszynowe, pochwy, trzony, cylindry do pomp, nurniki, koła kierownicze i wirowe do pomp centryfugalnych, tłoki, pierścienie, tłokowe, trzony tłokowe, koła zębate, korpusy do pomp. suwaki sterowe, suwaki obrotowe, trzony suwakowe, cylindry parowe, koła pasowe, sprzęgła, krzyżulce, stojaki łożyskowe, wały, zasuwy, zawory, kurki, zawory (wentyle) redukcyjne, zawory hydrauliczne, zawory trójdrożne, zawory bezpieczeństwa, zawory zasilające, tamówki, odwadniacze (garnki kondenzacyjne), odkraplacze, smoki ssące, dławnice kompenzacyjne, klapy i zawory zwrotne, hydranty nadziemne i podziemne, zawory i zasuwy i gazowe, rury fasonowe itd.

Dla wytwórni kotłów:

Ruszta, rury fasonowe, rury, zawory (wentyle), zasuwy, kurki, zawory redukcyjne, odwadniacze (garnki kondenzacyjne), odkraplacze, smoki ssące, dławnice (kompenzacyjne). klapy i zawory zwrotne itd.

Dla wytwórni samochodów:

Łożyska, pochwy, tłoki, pierścienie tłokowe, materjał w sztabach z kutego i ciągnionego bronzu specjalnego o wytrzymałości od 40—80 kg na 1 mm kwadratowy itd.

Dla wytwórni statków parowych i okrętów:

Łożyska maszynowe, śruby okrętowe, śmigła, piasty, skrzydła do śmigieł, przedłożenia do kondenzatorów, koła ślimakowe, ślimaki, wodziki kulisowe, zawory (wentyle) denne, kołnierze do rur, przednice, tylnice, rury ochronne do wałów, powłoki do wałów, kozły do wałów, cylindry i korpusy do pomp, zawory (wentyle), zasuwy, kurki, rury fasonowe, koła skrzydłowe itd.

Dla kolei i tramwajów:

Łożyska osiowe do lokomotyw, tendrów i wagonów, łożyska do drągów i czopów korbowych, pochwy, trzony, suwaki parowe, płyty suwakowe, tłoki, pierścienie tłokowe, trzony tłokowe, ruszta, kloce hamulcowe, krążki do odbioru prądu elektrycznego itd.

Dla wytwórni samolotów:

Łożyska, pochwy, tłoki, pierścienie tłokowe, materjał w prętach z kutego i ciągnionego bronzu specjalnego od 40—80 kg wytrzymałości na 1 mm kwadratowy itd.

Dla zakładów wodociągowych:

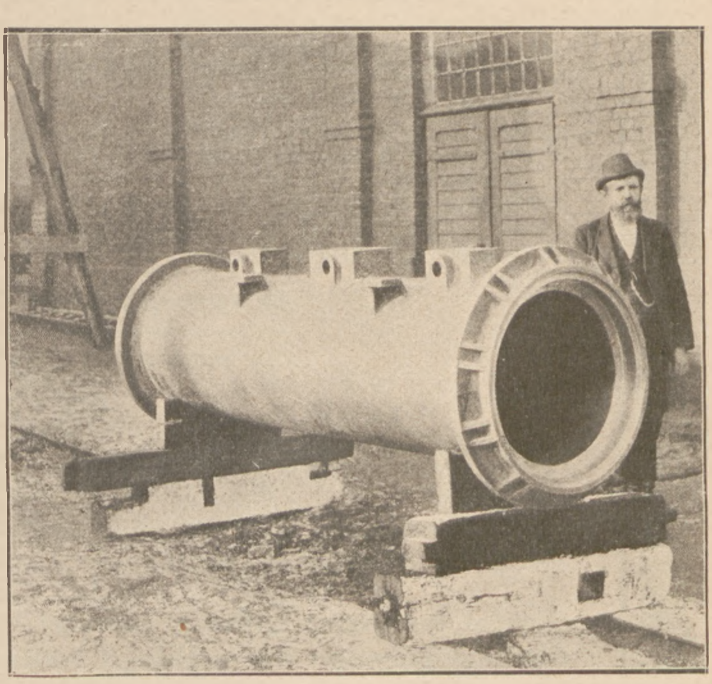
Zasuwy wodne, hydranty pod- i nadziemne, pokrycia włazowe, skrzynki uliczne, włazy, rury fasonowe itd.

Dla zakładów elektrycznych:

Łożyska, pochwy, pręty, koła zębate i ślimakowe, ślimaki, ruszta, tłoki, pierścienie tłokowe, trzony tłokowe, koła kierownicze i wirowe do pomp centryfugalnych, suwaki, zawory (wentyle), zasuwy, kurki, zawory (wentyle) redukcyjne, odwadniacze (garnki kondenzacyjne), odkraplacze, smoki ssące, dławnice kompenzacyjne, klapy i zawory zwrotne rury fasonowe itd.

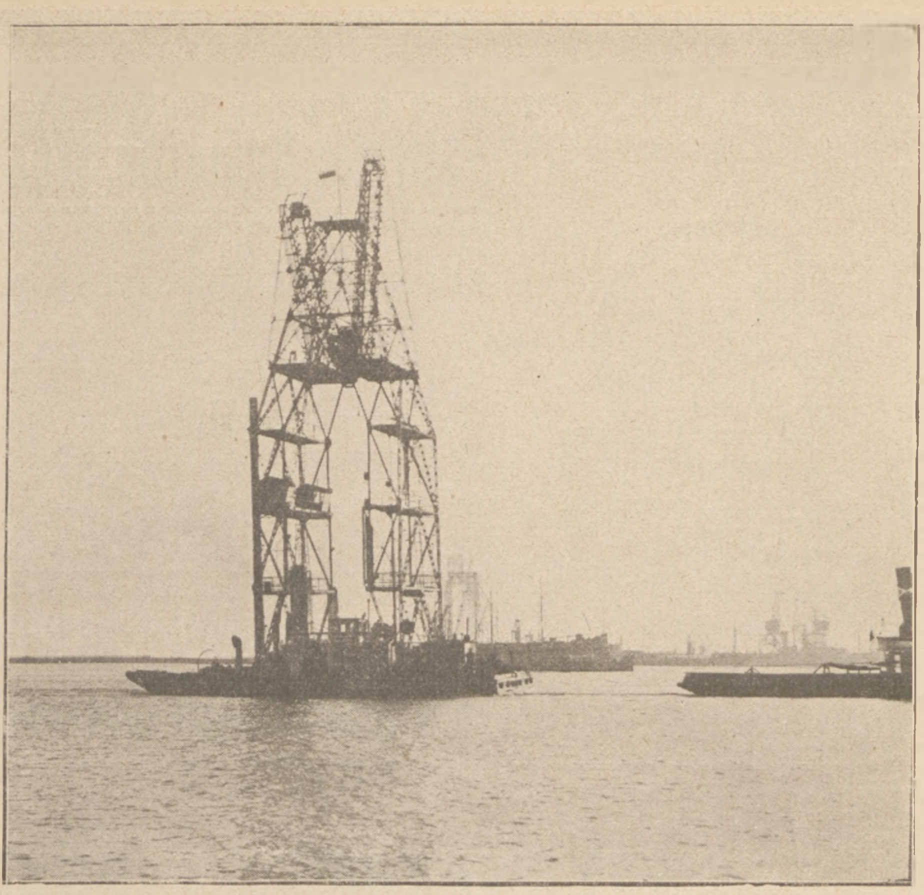
Dla przędzalń:

Pochwy wrzecionowe, panwie do selfaktorów i grempli, łożyska i pierścienie do cylindrów, motaczki do nici, łożyska maszynowe, osie, wały, tłoki, pierścienie tłokowe, koła pasowe, koła zębate i ślimakowe, koła wirowe i kierownicze do pomp centryfugalnych, tłoki wodne, zawory (wentyle), zasuwy, kurki, odwadniacze (garnki kondenzacyjne), odkraplacze itd.

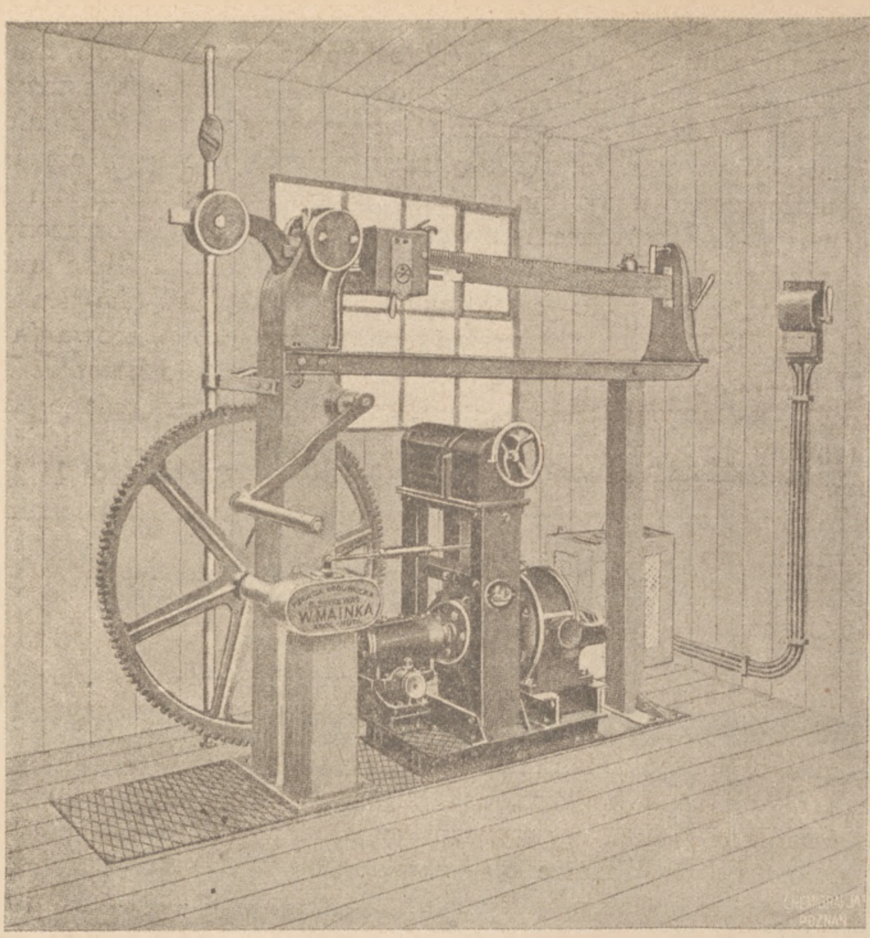


Dla fabryk celulozy i papieru:

Noże do holendrów i nożowisk (Grundwerkmesser), kompletne nożowiska, skrobaki, walce do mokrego przyciskania, walce do ogrzewania, walce kierownicze, powłoki do walców, zawory natryskowe do holendrów, armatury dla kotłów do gotowania, zawory (wentyle), zasuwy, kurki, dławnice kompenzacyjne, rury fasonowe, sztućce, koła skrzydłowe, łożyska, pochwy, dławnice, cylindry do pomp, nurniki, koła kierownicze i wirowe do pomp centryfugalnych, wrzeciona, nakrętki, śruby, tłoki, pierścienie i trzony tłokowe, wały, sprzęgła.



The Port of Gdynia. Swimming crane.



Pierwsza Królewsko - Hucka Fabryka Wag

W. MAINKA

KRÓLEWSKA-HUTA
ULICA 3 MAJA Nr. 94 96

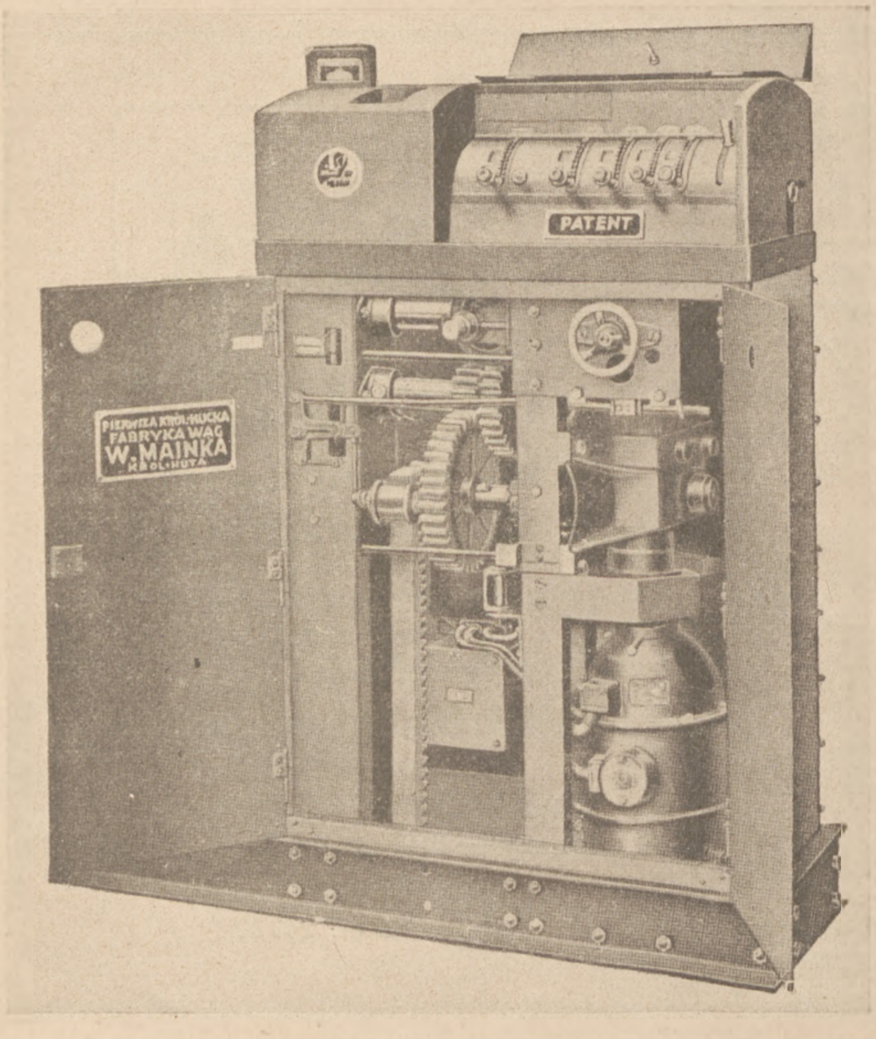
Odciążaj Swą wagę elektrycznie!

Zaoszczędzasz przez to na czasie, materjale i robociźnie!

Dokładność elektrycznie odciążanej wagi jest stała, koszty naprawy minimalne.

Odciążenie elektryczne można w każdą istniejącą wagę wbudować.

Oferty i plany bezpłatnie.



Racjonalnie prowadzone przedsiębiorstwo buduje swe wagi wagonowe i wozowe tylko z

patentowanym

aparatem

włącznikowym

uniemożliwiającym fałszywe drukowanie i stwierdzanie ciężaru.

Warunki przedpłaty z dostarczeniem do domu: rocznie 18 zł - w Gdańsku 12 guld - zagranicą o 50% drożej.
Naczelna Redakcja i Administracja: Gdynia, ul. Świętojańska Nr. 93, inż. POTYRAŁA.
Konto czekowe: Bank Gospodarstwa Krajowego w Gdyni - Bank Kwilecki, Potocki i S-ka w Gdańsku.
Bank Kwilecki, Potocki i S-ka w Poznaniu.
Redakcja w Gdańsku: Heiligegeistgasse Nr. 117 inż. POTYRAŁA - Reprezentacja w Poznaniu: Woźna Nr. 14 A p. A. JAKUBOWICZ.

REDAKTOR I ZA WYDAWNICTWO: Inż. A. POTYRAŁA